

Robert Halicki
Redaktor naczelny
44tuning Performance Center
www.youtube.com/@44tuningPerformanceCenter
46-022 Kępa k/Opola
Opolska 30
+48 604532800

Bundesamt für Kraftfahrzeugwesen – KBA

Fördestraße 16
24944 Flensburg
kba@kba.de

Skarga w formie listu otwartego

na działanie niniejszego organu, w tym wezwanie do natychmiastowego zaprzestania naruszeń, nienależytego wypełniania czynności służbowych, konieczności natychmiastowego rozpoczęcia kampanii informacyjnej, naprawczej i kontroli rynkowej w branży motoryzacyjnej oraz branż z nią związanych, z niej korzystających m.in. wymaganej Rozporządzeniem UE 2018/858 z dnia 30 maja 2018 roku i innych przepisów prawa w zakresie odpowiedzialności za bezpieczeństwo mienia, dla zdrowia, życia, w ruchu drogowym, dla środowiska i przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Jednocześnie nie ma to na celu oczernianie spalinowych czy hybrydowych jednostek napędowych aby lobbować jeszcze bardziej niebezpieczne dla samego człowieka, również nie ekologiczne, do tej pory produkowane, sprzedawane i niestety poruszające się po drogach - pojazdy elektryczne lecz uruchomić swoisty RESET dla działań sprzecznych z należytymi zasadami człowieczeństwa.

Dotyczy: Państwa odpowiedzi sygnatura GZ 512N-120.01/001#099 w temacie zgłoszenia dokonanego do Państwa organu przez poszkodowanego w wyniku zakupu w Niemczech samochodu marki Porsche Cayenne S VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082 – u sprzedawcy (z ogłoszenia na portalu www.mobile.de) w Porsche Zentrum Dortmund, z przedłożeniem wykonanych badań, ekspertyzy technicznej nr 1/29/09/2025 z dnia 29.09.2025

Szanowni Państwo,

Ten tytuł jest celowo formalny, bezpośredni i nie wykluczone, że właśnie doświadczają Państwo bezprecedensowej skargi - listu otwartego. Mając na uwadze ogólne dobro społeczne, bezpieczeństwo dla mienia, w ruchu drogowym (i innym) dla zdrowia, życia czynnych i biernych użytkowników dróg, całej „motoryzacji” i naszego, wspólnego dobra jakim jest środowisko, ten dokument nie jest jeszcze aktem oskarżenia lecz w przypadku nadal biernej postawy, nieskutecznego działania organów państwowych (i z ich pełnomocnictwa) nie wykluczone, że może to w przyszłości eskalować do takiej postaci.

Mam nadzieję, że Państwu faktycznie zależy na ogólnospołecznym dobru, bezpieczeństwu dla mienia, w ruchu drogowym (i innym) dla zdrowia, życia czynnych i biernych użytkowników dróg, w tym całej „motoryzacji” i naszego, wspólnego środowiska.

Jednakże skala niezgodnych z wymogami stanu techniki i prawa działań rynkowych, powszechna, codzienna niekompetencja, rozproszona odpowiedzialność, w wielu aspektach wypełniająca nawet znamiona przestępczości zorganizowanej, zmów rynkowych, powszechnej, nieuczciwej konkurencji i nieuczciwych praktyk rynkowych, szeregu synergicznych konsekwencji, hipokryzji, bierności, niekompetencji, przyzwolenia na sprzeczne z wymogami stanu techniki, prawa działanie ze strony samych organów (i działających z ich upoważnień, zezwoleń, dopuszczeń) codziennego ryzyka prawnego, karnego, finansowego dla samych użytkowników (w tym pracowników poruszających się pojazdami, maszynami) stwarzania zagrożeń dla bezpieczeństwa mienia, w ruchu drogowym i polowym, dla zdrowia i życia użytkowników pojazdów, biernych użytkowników dróg (czy tej branży) wieloletniej a nie wyobrażalnej szkodliwości dla środowiska sięgnęła niehumanitarnego punktu krytycznego.

Użytkownicy, właściciele pojazdów, maszyn od lat są pod wieloma względami (ujęte poniżej) poddawani sprzecznej z prawdą propagandzie informacyjnej, marketingowej, która defacto od samego początku nie spełnia wymogów stanu techniki i prawa a w sytuacjach podejmowanych działań reklamacyjnych, zgłoszeń, roszczeń – odpowiedzialność jest mniej lub bardziej scedowywana na wymogi, przepisy, procedury producentów, normy unijne czy światowe, choć nie są skuteczne i od początku nie spełniały fundamentalnych deklaracji, gwarancji i założeń.

Dotyczy to również sprawy przedmiotowego samochodu marki Porsche Cayenne S VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082 co jest krok po kroku wyszczególnione w/w ekspertyzie technicznej.



Beschwerd



Briefes (K



Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referen- cyjna: 0-1090-2	0-1090-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	79,05	34,43	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	13,91	7,891	
Wskaźnik lepkości		ASTM D 2270	182	212	
Całkowita liczba zasa- dowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	12,98	3,14	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412		19,20	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412		7,67	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412		15,59	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	497	752	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412		0,62	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412		0,36	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412		0,29	
Krzem	ppm	ASTM D5185	6	33	
Sód	ppm	ASTM D5185	11	15	
Potas	ppm	ASTM D5185	2	4	
Metale ścierne					

Cyna	ppm	ASTM D5185			
Antymon	ppm	ASTM D5185			
Ołów	ppm	ASTM D5185	1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	1	1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	2	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	6	50	
Chrom	ppm	ASTM D5185		1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	6	16	
Tytan	ppm	ASTM D5185			
Aluminium	ppm	ASTM D5185	5	12	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	2084	1209	
Molibden	ppm	ASTM D5185	92	4	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1179	803	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	938	571	
Bor	ppm	ASTM D5185	145	141	
Magnez	ppm	ASTM D5185	1320	32	

Wapń	ppm	ASTM D5185	1718	1760	
Bar	ppm	ASTM D5185			

Powyżej znajduje się tabela z wynikami badania oleju silnikowego dla tego Porsche Cayenne S – wyniki są krytyczne, a zastosowany nowy olej silnikowy od samego początku nie spełniał wymagań tego silnika.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: O-9-2	O-1089-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	24,77	22,70	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	5,600	5,253	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	176	175	
Całkowita liczba kwasowa	mgKOH/g	ASTM D 664	2,06	1,80	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	468	267	
Klasa czystości wg NAS	-	NAS 1638	8	11	
Klasa czystości wg ISO	-	ISO 4406	19/16/11	23/20/12	
>4µm	-	ISO 4406	302310	4251664	
>6µm	-	ISO 4406	40592	509716	
>14µm	-	ISO 4406	1282	2408	
>21µm	-	MTD	324	508	
>38µm	-	MTD	42	24	
>70µm	-	MTD	4	4	
Krzem	ppm	ASTM D5185	<1	27	

Sód	ppm	ASTM D5185	6	16	
Potas	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Metale ścierne					
Cyna	ppm	ASTM D5185	-	6	
Antymon	ppm	ASTM D5185	-	<1	
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	3	300	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	1	142	
Tytan	ppm	ASTM D5185	-	1	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	<1	96	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	930	1345	
Molibden	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Cynk	ppm	ASTM D5185	<1	9	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	462	571	

Jako również obywatel Niemiec, redaktor naczelny m.in. kanału informacyjnego 44tuningPerformanceCenter, w tym jako osoba techniczna, z wykształceniem, doświadczeniem branżowym uznanym od 2004 roku na terenie UE, w tym jako autor światowego odkrycia w zakresie prawdy o negatywnych zjawiskach, tematyce sprawności i rozwiązaniach na to w spalinowych i hybrydowych jednostkach napędowych, zajmując się od lat, w formie techniczno prawnej problematyką branży motoryzacyjnej, wykonywaniem niezależnych badań, testów, zakresów diagnostycznych, ekspertyz technicznych (także na poziomie spraw sądowych, urzędowych itp) szkoleń, tworzeniem szeregu rozwiązań usprawniających, mając zarazem prawa do tej przedmiotowej sprawy (potwierdzenie w/w ekspertyzie technicznej) jestem zbulwersowany Państwa postawą zawartą w odpowiedzi, uciekaniem od odpowiedzialności i wmawianiem poszkodowanemu, że po zapoznaniu się z przesłaną ekspertyzą, wynikami badań, rekonesansu technicznego w/w pojazdu, nie widzą Państwo wad ukrytych, ukrytego a nadmiernego zużycia czy jakichkolwiek naruszeń ze strony sprzedawcy i producenta pojazdu.

Nie mówiąc już o bulwersującym a podanym przez Państwa stwierdzeniu, że ocena wyników badań ujętych w ekspertyzie wykazała, że nie istnieje poważne zagrożenie związane z silnikiem i olejem przekładniowym pojazdu, którego dotyczyło zgłoszenie.

Takie stwierdzenie, wobec przedstawionych przeze mnie wyników i faktów, jako autora istotnego, światowego odkrycia prawdy w zakresie negatywnych zjawisk występujących w spalinowych i hybrydowych jednostkach napędowych, autora przełomowej dla kwestii sprawności, trwałości i skutecznego zmniejszania emisji spalin technologii – naruszają nie tylko dobra osobiste poszkodowanego lecz naruszają również moją godność, dorobek techniczny i naukowy, gdyż z przesłanej ekspertyzy, wyników badań, wskazanych podstaw techniczno prawnych, zgłoszenia poszkodowanego nie potraktowano z należytą powagą i zrozumieniem techniczno prawnym jakie powinno mieć miejsce przy należyтым wypełnianiu czynności służbowych przez osoby z Państwa organu.

Osobiście brzydziłbym się pełnić jakąkolwiek istotną funkcję kontrolną, tym bardziej otrzymując za to wynagrodzenie a jednocześnie należycie nie rozumiejąc, fizyki, techniki i w tym aspekcie prawa.

Z pewnością, gdyby do Państwa napisał np.: Albert Einstein i przedstawił merytorycznie naruszenie w danym obszarze, to raczej nie miałoby Państwo odwagi jemu odpisać, że np.: prawa fizyki są inne, że nie zna się na fizyce, nie doszło czy nie dochodzi na naruszeń i wszystko jest w porządku.

Zarazem obywatele Niemiec (i innych krajów) mają szczęście, że np.: strażacy podchodzą do swoich obowiązków znacznie bardziej odpowiedzialniej, skuteczniej, efektywniej, ryzykując niejednokrotnie swoim zdrowiem i życiem, bo który strażak zbagatelizowałby podjęcie działań na otrzymane od poszkodowanego zgłoszenie o np.: pożarze, twierdząc, że nie on za to odpowiada czy może nie będzie tak źle, może pożar się sam ugasi itp.

Öleigenschaften	Einheit	Normen	Referenzprobe: P-342-2	P-342-1	Anmerkungen
Viskosität bei 40 °C	cSt	ASTM D 7042	62,87	44,50	
Viskosität bei 100 °C	cSt	ASTM D 7042	11,97	9,299	
Viskositätsindex	-	ASTM D 2270	190	198	
Gesamtbasenzahl	mgKOH/g	ASTM D 4739	8,14	6,00	
Oxidation	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,18	
Nitrierung	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,58	
Sulfatierung	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,23	
Verunreinigungen					
Wassergehalt	ppm	ASTM D 6304C	681	768	
Ruß	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,01	
Kraftstoff	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,13	
Glykol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,98	
Silizium	ppm	ASTM D5185	1	13	
Natrium	ppm	ASTM D5185	23	34	
Kalium	ppm	ASTM D5185	12	16	
Abrasive Metalle					
Zinn	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Antimon	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Blei	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Nickel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	1	
Eisen	ppm	ASTM D5185	3	52	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Kupfer	ppm	ASTM D5185	3	6	
Titan	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	2	3	
Zusatzstoffe					
Schwefel	ppm	ASTM D5185	1853	1924	
Molybdän	ppm	ASTM D5185	1	7	
Zink	ppm	ASTM D5185	1042	1096	
Phosphor	ppm	ASTM D5185	836	840	
Bor	ppm	ASTM D5185	568	499	
Magnesium	ppm	ASTM D5185	28	33	
Kalzium	ppm	ASTM D5185	2124	1984	
Barium	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Badanie oleju silnikowego jedynie po przejechaniu 5 km od wymiany oleju (pobranie próbki podczas wizyty w Centrum Porsche w Dortmundzie w dniu 17.03.2026) Wymiana oleju została przeprowadzona zgodnie z procedurą zalecaną przez Porsche, a pojazd miał potencjalnie wyjechać na drogę z olejem w takim stanie i o takich parametrach, uczestniczyć w ruchu drogowym oraz przejechać 2000 km w celu sprawdzenia zużycia oleju – olej znajduje się w stanie krytycznym

Jestem osobiście przekonany, że gdyby np.: strażacy działali jak organy nadzoru rynku w branży motoryzacyjnej czy jak stacje kontroli pojazdów i pomiarów emisji spalin, to np.: nie tylko Niemcy lecz i cała Europa wyglądałaby jak jedno wielkie pogorzelisko i gruzowisko, otoczona zamiast czystym powietrzem to gęstym smogiem i co chwila mnóstwem pożarów.

Na szczęście dzięki nim jest inaczej lecz w wielu zdarzeniach dotyczących pojazdów np: pożarów samochodów w wyniku nienależytej konstrukcji, serwisowania i zjawisk synergicznych np.: układów emisyjnych, jak w pewnych seriach silników wysokoprężnych marki BMW, nie wykluczone, że strażacy musieli podejmować działania, choć w rzeczywistości było to wynikiem m.in. nieskutecznego działania organów nadzoru rynku w branży motoryzacyjnej i nieskutecznej kontroli technicznej pojazdów na stacjach kontroli pojazdów.

Zarazem jak Państwo podali w odpowiedzi, KBA jest między innymi organem odpowiedzialnym za nadzór rynku pojazdów silnikowych i przyczep samochodowych, a także systemów, części i niezależnych zespołów technicznych do tych pojazdów. Nadzór rynku nad wyżej wymienionymi produktami odbywa się na podstawie rozporządzeń ramowych (UE) 2018/858, 168/2013 i 167/2013, w razie potrzeby uzupełnionych europejskim rozporządzeniem w sprawie nadzoru rynku (UE) 2019/1020. Uprawnienia do egzekwowania nadzoru rynku zgodnie z przepisami europejskimi i krajowymi zostały przekazane KBA na mocy ustawy o utworzeniu Federalnego Urzędu Transportu Samochodowego (ustawa KBA – KBAG).

Jak stanowi treść rozporządzenia 2018/858 Definicje:

„nadzór rynku” oznacza działania i środki podejmowane przez organy nadzoru rynku w celu zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne oraz części i wyposażenie udostępniane na rynku spełniały wymogi określone w odpowiednim unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym oraz aby nie zagrażały one zdrowiu, bezpieczeństwu, środowisku ani żadnemu innemu aspektowi ochrony interesu publicznego.

Zarazem jak stanowi wyjaśnienie kluczowego pojęcia w zakresie – Urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń:

mechanizm lub urządzenie usuwające substancje zanieczyszczające np.: ze spalin samochodowych, które w przeciwnym razie zostałyby uwolnione do atmosfery.

Artykuł 6 Obowiązki państw członkowskich

6. Państwa członkowskie organizują i prowadzą nadzór rynku i kontrole pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wprowadzanych do obrotu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

7. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby organy nadzoru rynku, jeżeli uznają to za konieczne i uzasadnione, mogły być uprawnione do wejścia na teren podmiotów gospodarczych na swoim terytorium i pobrania niezbędnych próbek

pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do celów badania zgodności.

8. Państwa członkowskie dokonują okresowych przeglądów i ocen funkcjonowania swoich działań w zakresie homologacji typu. Takie przeglądy i oceny są przeprowadzane nie rzadziej niż co cztery lata, a ich wyniki przekazywane są Komisji oraz forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, o którym mowa w art. 11 (zwanemu dalej „forum”). Państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej podsumowanie wyników okresowych przeglądów i ocen. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji oraz forum sprawozdanie z tego, w jaki sposób uwzględniły wszelkie zalecenia, o których mowa w art. 11 ust. 5, wydane przez forum.

9. Państwa członkowskie dokonują okresowych przeglądów i ocen funkcjonowania swoich działań w zakresie nadzoru rynku. Takie przeglądy i oceny są przeprowadzane nie rzadziej niż co cztery lata, a ich wyniki przekazywane są Komisji oraz forum.

Państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej podsumowanie wyników okresowych przeglądów i ocen.

Artykuł 8 Obowiązki organów nadzoru rynku

10. Organy nadzoru rynku wprowadzają odpowiednie środki w celu ostrzeżenia użytkowników na terytorium ich państw członkowskich, w adekwatnych ramach czasowych, o stwierdzonych przez siebie lub przez Komisję zagrożeniach w odniesieniu do wszelkich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, tak aby zapobiec ryzyku obrażeń lub innych szkód lub aby ograniczyć to ryzyko, w tym udostępnianie takich informacji także na stronie internetowej danego organu nadzoru rynku.

Organy nadzoru rynku współpracują z podmiotami gospodarczymi w zakresie działań, które mogą zapobiec zagrożeniom powodowanym przez pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne udostępnione przez te podmioty lub ograniczyć te zagrożenia.

11. Jeżeli organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego zdecydują o wycofaniu z rynku pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z załącznikiem XI, informują one o tym zainteresowany podmiot gospodarczy i właściwy organ udzielający homologacji.

Artykuł 59 Informacje przeznaczone dla użytkowników

1. Producent nie dostarcza żadnych informacji technicznych dotyczących szczegółowych danych na temat typu pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu lub w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, które są niezgodne ze szczegółowymi danymi homologacji typu udzielonej przez organ udzielający homologacji.

2. Producent udostępnia użytkownikom wszystkie istotne informacje oraz niezbędne instrukcje opisujące wszelkie szczególne warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2, dostarczane są w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie mają być wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone. Informacje te podaje się także w instrukcji obsługi.

Artykuł 13 Ogólne obowiązki producentów

5. Producenci zapewniają, aby ich pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne nie były projektowane tak, aby umożliwiać włączanie strategii ani innych środków zmieniających wyniki uzyskiwane podczas procedur stosowanych w badaniach w sposób prowadzący do ich niezgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia w warunkach, których oczekiwanych podczas normalnego działania.

6. Producenci ustanawiają procedury w celu zapewnienia, aby seryjnie produkowane pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne pozostawały w zgodności z homologowanym typem.

7. Producenci analizują wszelkie otrzymane skargi dotyczące zagrożeń, domniemanych incydentów lub kwestii braku zgodności z przepisami pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia, które wprowadził do obrotu.

Producenci prowadzą rejestr tych skarg i przy każdej z nich uwzględniają opis problemu i szczegółowe informacje niezbędne do dokładnego ustalenia typu pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części i wyposażenia, którego on dotyczy, a w przypadku uzasadnionych skarg – producenci informują o nich swoich dystrybutorów i importerów.

Artykuł 15 Obowiązki przedstawicieli producenta

1. d) niezwłocznie informuje producenta o skargach i zgłoszeniach dotyczących zagrożeń, podejrzewanych incydentów lub problemów z brakiem zgodności w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia objętych zakresem tego pełnomocnictwa;

Skoro m.in. ten model pojazdu jest oferowany na rynku od lat, odpowiedzi Państwo, że nie było jakichkolwiek zgłoszeń skarg użytkowników a m.in. z tego rodzaju rodziną silników spalinowych użytkownicy od lat mają szereg problemów np.: nieodpowiednie, nieskuteczne działanie urządzeń ograniczających emisję, przedwczesne uszkodzenia, zatarcia, remonty kapitalne itp. to gdzie można zobaczyć wyniki i efekty kontroli np.: samochodów marki Porsche Cayenne S wyprodukowanych, sprzedawanych i użytkowanych od 2018 roku?

Gdzie można zobaczyć wyniki kontroli pojazdów innych producentów, modeli pojazdów, maszyn? Gdzie można zobaczyć wyniki kontroli efektywności, skuteczności i poprawnego wykonywania przeglądów na stacjach kontroli pojazdów oraz pomiarów emisji spalin?

Dlaczego ich nie można odnaleźć? Czy one w ogóle istnieją? Jeśli tak, to czy z uwagi na potężną szkodliwość i zagrożenia dla mienia, środowiska opinia publiczna, obywatele nie

powinni być poinformowani o wynikach kontroli? Jeśli nie ma wyraźnych komunikatów to co to oznacza?

Jeśli hipotetycznie dokonano skutecznej kontroli, to dlaczego te pojazdy nie spełniają wymogów m.in. określonych w zakresie Rozporządzenia UE 2018/858 i dochodzi do sytuacji jak w tym przypadku, że użytkownik w dobrej wierze, poprzez największy portal ogłoszeniowy www.mobile.de u przedstawiciela producenta pojazdów dokonuje zakupu pojazdu z szeregiem wad ukrytych, technicznych i prawnych, mających swoje podstawy m.in. w niedokończonym procesie produkcji, nie skutecznych rozwiązaniach technicznych, zastosowaniu uniwersalnych a nieskutecznych istotnych elementów konstrukcyjnych jak oleje (silnik i napęd), nienależytych, mniej lub bardziej nieskutecznych interwałach, zaleceniach i zakresach serwisowych, po nienależytą, wręcz absurdalnie niekompetentną, wprowadzającą całkowicie kupującego w błąd (co do stanu pojazdu) kontrolę przez Porsche Approved.

Jak stanowi odpowiedź z ACEA z Brukseli (treść w załączeniu) bezpośrednią odpowiedzialność za istotne elementy konstrukcyjne pojazdów i maszyn w formie olejów silnikowych, przekładniowych i hydraulicznych ponoszą producenci pojazdów a wykonany szereg niezależnych testów i badań wykazał, że oleje uniwersalne, zalecane, wymagane przez producentów pojazdów, importerów a stosowane przez ich przedstawicieli na rynku, warsztaty niezależne i samych użytkowników, nie spełniają faktycznych potrzeb danych podzespołów, zakładanych celów i interwałów serwisowych powodując szkodliwość, zagrożenia, negatywne konsekwencje, przedwczesne awarie, uszkodzenia itp. na niewyobrażalną skalę.

Dear Mr. Halicki,

Thank you for reaching out on ACEA standards for automotive lubricants. I will try to provide some insight in the ACEA Oil Sequences. The latest version of the ACEA Oil Sequences for Light-Duty Engines (service-fill oils for gasoline engines, light-duty diesel engines, and gasoline and light-duty diesel engines with aftertreatment devices) can be found here for the latest version of the ACEA Oil Sequences for Heavy-Duty Engines (service- fill oils for heavy-duty diesel engines) can be found here. Within each class, there are categories which reflect different performance requirements. Typical applications for each sequence are described in the specific ACEA Oil Sequence for guidance only. Specific applications of each sequence are the responsibility of individual engine manufacturers for their own vehicles / engines. The ACEA Oil Sequences define the minimum quality level of an oil product for self- certification to the European Engine Lubricants Quality Management System (EELQMS) and for presentation to ACEA members. Where claims are made that oil performance meets the requirements of the ACEA Oil Sequences (eg product literature, packaging, labels), they must specify the ACEA class and category (see nomenclature and ACEA process for definitions). Individual ACEA member companies may require performance parameters other than those covered by the tests shown, or more stringent limits.

Where claims are made that oil performance meets the requirements of the ACEA Oil Sequences (eg product literature, packaging, labels), they must specify the ACEA class and category (see nomenclature and ACEA process for definitions).

ACEA is continuously updating the reference testing requirements with the Coordinating European Council (CEC). CEC is the primary resource for the development, maintenance and distribution of a portfolio of standardised performance tests for fuel and lubricating fluids that meet current and evolving needs of vehicle and equipment manufacturers and end users in Europe and beyond. CEC is an Industry-based non-profit organisation with scientific objectives, established to develop and maintain a portfolio of high quality performance tests for fuel and lubricating fluids used in passenger cars, motor cycles, commercial vehicles, off-road vehicles and equipment. CEC is founded and supported and funded by associations representing the Vehicle (ACEA), Petroleum Additives (ATC), Lubricants (ATIEL) and Fuels (CONCAWE) industry in Europe. CEC provides a globally recognised suite of standardised test methods which provide trade and users the assurance that products meet the quality requirements of the vehicle and equipment manufacturers. It also provides up-to-date information on its activities, current test methods and those under development through its Secretariat, the CEC Website and its member associations while stimulating the exchange of information and promotes the wide availability of its test methods. The standardised test methods can be found here.

Kind regards,

Sustainable Mobility Manager

European Automobile

Manufacturers' Association

www.acea.auto

Szanowny Panie Halicki,

Dziękuję za zapytanie dotyczące norm ACEA dotyczących smarów samochodowych. Postaram się przedstawić kilka informacji na temat sekwencji olejowych ACEA. Najnowszą wersję sekwencji olejowych ACEA dla silników lekkich (oleje eksploatacyjne do silników benzynowych, lekkich silników wysokopreżnych oraz silników benzynowych i lekkich silników wysokopreżnych z układami oczyszczania spalin) można znaleźć tutaj, a najnowszą wersję sekwencji olejowych ACEA dla silników ciężkich (oleje eksploatacyjne do ciężkich silników wysokopreżnych) można znaleźć tutaj. W ramach każdej klasy istnieją kategorie odzwierciedlające różne wymagania eksploatacyjne. Typowe zastosowania dla każdej sekwencji są opisane w konkretnej sekwencji olejowej ACEA wyłącznie w celach orientacyjnych. Za konkretne zastosowania każdej sekwencji odpowiedzialni są poszczególni producenci silników w odniesieniu do własnych pojazdów/silników. Sekwencje olejowe ACEA określają minimalny poziom jakości produktu olejowego na potrzeby samocertyfikacji w ramach Europejskiego

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Systemu Zarządzania Jakością Smarów Silnikowych (EELQMS) oraz na potrzeby przedstawienia go członkom ACEA. W przypadku oświadczeń, że właściwości oleju spełniają wymagania sekwencji olejowych ACEA (np. w materiałach informacyjnych o produkcie, na opakowaniach, etykietach), należy podać klasę i kategorię ACEA (definicje – patrz nomenklatura i procedura ACEA). Poszczególne firmy członkowskie ACEA mogą wymagać parametrów eksploatacyjnych innych niż te objęte przedstawionymi testami lub bardziej rygorystycznych limitów.

W przypadku oświadczeń, że właściwości oleju spełniają wymagania sekwencji olejowych ACEA (np. w dokumentacji produktu, na opakowaniach, etykietach), należy podać klasę i kategorię ACEA (definicje – patrz nomenklatura i procedura ACEA).

ACEA na bieżąco aktualizuje referencyjne wymagania testowe we współpracy z Koordynacyjną Radą Europejską (CEC). CEC jest głównym podmiotem odpowiedzialnym za opracowywanie, utrzymywanie i rozpowszechnianie zestawu znormalizowanych testów eksploatacyjnych dla paliw i płynów smarowych, które spełniają obecne i zmieniające się potrzeby producentów pojazdów i sprzętu oraz użytkowników końcowych w Europie i poza nią. CEC jest branżową organizacją non-profit o celach naukowych, utworzoną w celu opracowywania i utrzymywania zestawu wysokiej jakości testów eksploatacyjnych dla paliw i płynów smarowych stosowanych w samochodach osobowych, motocyklach, pojazdach użytkowych, pojazdach terenowych i sprzęcie. CEC zostało założone, jest wspierane i finansowane przez stowarzyszenia reprezentujące europejski przemysł motoryzacyjny (ACEA), producentów dodatków do paliw (ATC), producentów smarów (ATIEL) oraz producentów paliw (CONCAWE). CEC udostępnia uznany na całym świecie zestaw znormalizowanych metod badawczych, które dają branży i użytkownikom pewność, że produkty spełniają wymagania jakościowe producentów pojazdów i sprzętu. Ponadto CEC udostępnia aktualne informacje na temat swojej działalności, obecnych metod badawczych oraz tych będących w trakcie opracowywania za pośrednictwem swojego sekretariatu, strony internetowej CEC oraz stowarzyszeń członkowskich, jednocześnie stymulując wymianę informacji i promując szeroką dostępność swoich metod badawczych. Standaryzowane metody badawcze można znaleźć tutaj.

Z poważaniem,

Kierownik ds. zrównoważonej mobilności

Europejskie Stowarzyszenie

Producentów Samochodów

www.acea.auto

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: M-1981-2	M-2418-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	60,34	56,12	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	11,71	11,30	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	193	200	
Liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	8,74	7,40	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,07	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,55	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,57	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	578	590	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	4,78	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,34	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,00	
Sód	ppm	ASTM D5185	<1	21	
Potas	ppm	ASTM D5185	<1	5	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	3	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	1	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	<1	60	

Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	6	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	31	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Dodatki					
Cynk	ppm	ASTM D5185	963	822	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	864	758	
Bor	ppm	ASTM D5185	544	415	
Magnez	ppm	ASTM D5185	<1	10	
Wapń	ppm	ASTM D5185	2080	1601	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Badanie oleju silnikowego w samochodzie Audi Q8 45TDI, który od momentu pierwszej rejestracji przejechał 17 938 km, badanie przeprowadzone 4 kilometry po wymianie oleju w serwisie Audi Lellek w Opolu-Sławicach. Olej został wymieniony zgodnie z zaleceniami niemieckiego producenta samochodów; stan oleju jest krytyczny, pojazd nie powinien poruszać się po drogach.

Jednocześnie inna organizacja aprobat olejowych, działających na specyfikacjach API czyli ILSAC, odpowiedzialna za normy olejowe do pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym np.: amerykańskich, japońskich na masową skalę sprzedawanych i użytkowanych także w Niemczech, jak jawnie informuje o tym potentat w branży czyli Lubrizol, że normy olejowe ILSAC stanowią jedynie minimalny poziom jakości dla olejów – a nie ten maksymalny czy optymalny.

<https://www.lubrizol.com/company/specifications/ilsac>

Założony w 1992 r. Międzynarodowy Komitet ds. Standaryzacji i Zatwierdzania Środków Smarnych (ILSAC) jest organizacją, w ramach której Ford, General Motors, Chrysler i Japońskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (JAMA) opracowują minimalne normy wydajności dla olejów silnikowych do samochodów osobowych stosowanych w silnikach benzynowych.

ILSAC korzysta z Systemu Licencjonowania i Certyfikacji Olejów Silnikowych (EOLCS) API. Jest to dobrowolny program licencjonowania i certyfikacji, który upoważnia sprzedawców olejów silnikowych, którzy spełniają określone wymagania, do używania Znaków Jakości Olejów Silnikowych API. Emblematy te umieszczane są bezpośrednio na każdym opakowaniu oleju, który zachowuje certyfikat, i mają na celu pomóc konsumentom w identyfikacji oleju silnikowego do pojazdów z silnikiem benzynowym. Znak certyfikacji API mogą być używane wyłącznie dla olejów spełniających najnowszą normę ILSAC.



Badanie oleju silnikowego w nowym samochodzie Honda ZR-V 2.0 Hybrid po przejechaniu jedynie 1611 km od momentu odbioru z salonu: Olej Hondy klasy 0W20, normy ILSAC; stan krytyczny, w tym krytyczna zawartość benzyny w oleju; nie udało się zmierzyć lepkości w temperaturze 40 °C i 100 °C, ponieważ zanieczyszczenie paliwem było zbyt duże.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: P-402-2	P-402-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	34,34	-	brak stabilności pomiaru - krytyczne zanieczyszczenie paliwem
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	7,840	-	brak stabilności pomiaru - krytyczne zanieczyszczenie paliwem
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	210	-	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	6,47	5,20	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,37	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,84	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,38	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	805	743	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,57	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,43	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,82	wynik obarczony sporym błędem silne zanieczyszczenie oleju paliwem
Krzem	ppm	ASTM D5185	19	87	
Sód	ppm	ASTM D5185	45	63	
Potas	ppm	ASTM D5185	21	39	
Metale ścierne					
Cyna	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Antymon	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	10	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	4	181	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Miedź	ppm	ASTM D5185	5	55	
Tytan	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	18	19	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	3532	2769	
Molibden	ppm	ASTM D5185	1016	784	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1345	1101	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	994	814	
Bor	ppm	ASTM D5185	331	295	
Magnez	ppm	ASTM D5185	12	14	
Wapń	ppm	ASTM D5185	3382	2613	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	15	

Olej pełni tożsamą funkcję jak krew w ludzkim organizmie, pełni oprócz funkcji czynnika smarowego (w formie ciśnieniowej czy rozbryzgowej) funkcję oczyszczającą, chłodzącą, uczestniczy w szczelności dynamicznej, istotnie wpływa na sprawność, trwałość, osiągi, zużycie paliwa i finalnie na emisję spalin. Dlatego jego dobór, skład, parametry fizyko chemiczne, technologia wymiany, kontrola degradowania i interwału wymian jest znacznie ważniejsza niż jest to znane 99,9% użytkownikom a nawet ludziom z branży.

Olej silnikowy jest kluczowym elementem konstrukcyjnym silnika – to samo dotyczy oleju w skrzyni biegów, elementach napędu, układach hydraulicznych itp. Dlatego jego dobór, skład, parametry fizyko chemiczne, technologia wymiany, kontrola degradowania wymagają znacznie szerszego i bardziej wnikliwego podejścia niż to, które jest powszechnie od wielu lat stosowane i to sprzecznie z wymogami stanu techniki, prawa na rynku.

Dobór i stosowanie olejów, na przykład silnikowych, włączając w to interpretację wyników badań oraz formułowanie rekomendacji i zaleceń, powinien odbywać się pod nadzorem specjalistów-praktyków lub przy ich bezpośrednim udziale. Wymagane jest, aby specjaliści posiadali odpowiednie wykształcenie i wieloletnie doświadczenie praktyczne w obszarze budowy, eksploatacji i serwisowania pojazdów i maszyn. Ich wiedza powinna obejmować wpływ oleju na sprawność, trwałość, emisję spalin, okresy między naprawcze, z uwzględnieniem rzeczywistych warunków atmosferycznych, drogowych, terenowych oraz dostępnej jakości paliw, charakterystycznych dla kraju lub regionu eksploatacji jednostki napędowej.

Podejmowane decyzje powinny bazować na wynikach testów i badań, analizowanych w ujęciu przyczynowo skutkowym, z uwzględnieniem weryfikacji fizyko-chemicznych, trybologicznych (zjawisko tarcia) właściwości oleju oraz jego rzeczywistego, synergicznego wpływu na pracę, parametry i sprawność danej jednostki napędowej.

To między innymi z tego tytułu, tak jak samolot nie dostaje zgody na start jeśli jego płyny eksploatacyjne osiągnęły parametry ostrzegawcze, krytyczne lub są nieodpowiednie.

Tak samo pojazd nie powinien otrzymać pozytywnego wyniku na stacji kontroli pojazdów, czy przy kontroli posprzedażnej a tym bardziej z tytułu wpływu olejów w sposób pośredni i bezpośredni na emisję powinien. Dlatego przy stosowaniu od lat nacisków na ekologię winno to być wnikliwie, należycie kontrolowane. Lecz fakty są takie, że od lat, w formie stosowanej powszechnie na rynku tak niestety nie jest.

Choć „męczy się miliony ludzi” – nakazuje się im kupować, płacić za szereg kosztownych i bardzo skomplikowanych rozwiązań technicznych, pojazdów, maszyn, które mają być podobno ekologiczne, podobno spełniające rzekome rygorystyczne wymagania – to w rzeczywistości są to mniej lub bardziej puste deklaracje działające jedynie na „papierze” bo np.: wymagań nie spełniają niejednokrotnie już od wyjazdu z fabryki.

Dlatego w tym miejscu należy zaznaczyć, że wg już powyżej przedstawionej definicji urządzenia kontrolującego emisję, która to jasno stanowi, że ma to być mechanizm lub urządzenie usuwające substancje zanieczyszczające np.: ze spalin samochodowych, które w przeciwnym razie zostałyby uwolnione do atmosfery, to m.in. układ katalityczny, w wyniku którego nadmierna ilość sadzy, tlenku węgla wydostaje się do atmosfery a przy okazji stwarza zagrożenia dla zdrowia i życia nie wypełnia definicji, swojej funkcji i tym samym wymagań.

Zjawisko jest bardzo częste, wręcz notoryczne, tym bardziej w przypadku pojazdów z wtryskiem bezpośrednim a nie wyposażonych jeszcze w filtr cząstek stałych GPF, kiedy to nie tylko skuteczne pomiary spalin wykazują ostrzegawcze czy krytyczne wartości, to podczas jazdy (tym bardziej w warunkach autostradowych) wykorzystywanie benzyny do chłodzenia komory spalania krytycznie potęguje to zjawisko. Wystarczy zwrócić uwagę na końcówki wydechu danych pojazdów a widać wszystko „czarno na srebrnym” że mnóstwo sadzy znajduje się w końcowej części wydechu co w 100% świadczy o nieodpowiednim spalaniu mieszanki, nieskutecznie działającym układzie katalitycznym i generowaniu z układu wydechowego, w nadmiernej ilości szkodliwych dla zdrowia, życia i środowiska zanieczyszczeń.

Tym bardziej dotyczy to silników wysokoprężnych wyposażonych w filtry cząstek stałych DPF, FAP czy system AdBlue, w których to układach proces wypalania sadzy powoduje nie tylko niedozwolone spalanie poza komorowe (a są to silniki o spalaniu wewnętrznym czyli w komorze spalania) to podczas ukrytego procesu „subtelnego oczyszczania filtrów cząstek stałych” (w wyniku ciśnienia panującego w układzie wydechowym) czy podczas typowych trybów ich wypalania, wydalenie szkodliwych zanieczyszczeń do atmosfery, co od samego początku wprowadzenia na rynek nie spełniało narzuconych producentom wymagań.



VW Passat 2.0 TDI Euro 6 z seryjnym układem oczyszczania spalin (katalizator, filtr cząstek stałych (DPF), układ EGR fazy 1 i 2, w którym lampka kontrolna „Check Engine” jest zgaszona i nie świeci się żadna lampka ostrzegawcza sygnalizująca awarię układu emisyjnego; jak widać, w końcówce rury wydechowej występuje krytyczna ilość sadzy i tłustego osadu olejowego – co jest niedopuszczalne

Nie mówiąc już o konsekwencjach w postaci znacznie częstego (w silnikach wysokoprężnych – Diesel) wypalania filtrów DPF, FAP (czy ich znacznie krótszej trwałości, przedwczesnych a kosztownych awarii) i zwiększonego nawet do 50% zużycia mocznika AdBlue oraz nadmiernego zużycia paliwa nawet do 30% w wyniku m.in:

- wad konstrukcyjnych i mniej czy bardziej nieskutecznej strategii sterowania pracą jednostki napędowej,
- nieodpowiedniego spalania mieszanki, w tym zbyt dużego zużycia paliw od nowości,
- nadmiernego obciążenia i strat wewnętrznych (silnik) intensywnie postępujących wraz z eksploatacją wpływających krytycznie na stwarzanie zagrożeń, spadek sprawności i trwałości
- nadmiernego obciążenia i strat wewnętrznych poprzez nadmierne opory wynikające z układu napędowego (dla samego układu napędowego jak i silnika) intensywnie

postępujących wraz z eksploatacją wpływających krytycznie na stwarzanie zagrożeń, spadek sprawności i trwałości

- nienależyte i nieskuteczne zalecenia materiałów eksploatacyjnych jak np: uniwersalne oleje silnikowe, przekładniowe, hydrauliczne,
- nieskuteczne, doprowadzające do przyspieszonego spadku sprawności wymogi, interwały, zalecenia i czynności serwisowe,
- powszechne od lat niedokończanie procesu produkcji m.in. w formie braku należytej kontroli, weryfikacji w trakcie czy po okresie docierania, w tym usunięcia np.: ścieru dotarciowego i braku dostosowywania istotnych elementów konstrukcyjnych jak np.: oleje silnikowe, przekładniowe, hydrauliczne (silnik i napęd) do faktycznych potrzeb i warunków eksploatacji danego pojazdu, maszyny
- nienależytej regulacji np.: do paliw występujących w danym kraju, regionie czy w wyniku nie dostosowania do spalania paliw (w szczególności w okresach jesienno-zimowych) z maksymalną zawartością np.: Fame lub HVO

skrajnej nieskuteczności układów jak EGR (fazy 1 oraz 2) i przedostawania się zanieczyszczeń, ciał stałych ponownie do silnika bez należytej kontroli, filtracji oraz powszechnie nieskutecznych układów separacji oparów ze skrzyń korbowych i kontroli nad nimi.



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Hyundai Santa Fe 2.2 CDRI Euro 6d z przebiegiem ponad 20 000 km; na zdjęciu widać wlot turbosprężarki oraz znaczne zanieczyszczenia w postaci oleju silnikowego, który jest zasysany i pompowany do silnika; turbosprężarka nie jest przystosowana do tłoczenia cieczy, ciał stałych ani zanieczyszczeń – brak skutecznego systemu odprowadzania oparów z skrzyni korbowej - niedopuszczalny

W przypadku silników o zapłonie iskrowym, wpływających na nasilanie się destrukcyjnych zjawisk jak samozapłon w komorze spalania (LSPI czy SPI) nieodpowiedniego spalania mieszanki, nadmiernego przedostawania się paliwa do oleju silnikowego czy zjawiska nieodpowiedniego spalania mieszanki po zakres niespalany w komorze spalania przez silnik spalinowy:

- wad konstrukcyjnych i mniej czy bardziej nieskutecznej strategii sterowania pracą jednostki napędowej, w tym wymaganie i stosowanie systemów Start & Stop
- intensywnego wykorzystywania paliwa (benzyny) do chłodzenia komory spalania a tym samym nasilania szeregu negatywnych, niebezpiecznych zjawisk po nadmierne generowanie szkodliwości dla środowiska włącznie,
- nieodpowiedniego spalania mieszanki, w tym zbyt dużego zużycia paliw od nowości – nawet do 50%,
- nadmiernego obciążenia i strat wewnętrznych (silnik) intensywnie postępujących wraz z eksploatacją wpływających krytycznie na stwarzanie zagrożeń, spadek sprawności i trwałości
- nadmiernego obciążenia i strat wewnętrznych poprzez nadmierne opory wynikające z układu napędowego (dla samego układu napędowego jak i silnika) intensywnie postępujących wraz z eksploatacją wpływających krytycznie na stwarzanie zagrożeń, spadek sprawności i trwałości
- nienależyte i nieskuteczne zalecania materiałów eksploatacyjnych jak np: uniwersalne oleje silnikowe, przekładniowe, hydrauliczne
- nieskuteczne, doprowadzające do przyspieszonego spadku sprawności wymogi, interwały, zalecenia i czynności serwisowe,
- powszechne od lat niedokańczanie procesu produkcji m.in. w formie braku należytej kontroli, weryfikacji w trakcie czy po okresie docierania, w tym usunięcia np.: ścieru dotarciowego i braku dostosowywania istotnych elementów konstrukcyjnych jak np.: oleje silnikowe, przekładniowe, hydrauliczne (silnik i napęd) do faktycznych potrzeb i warunków eksploatacji danego pojazdu, maszyny
- stosowania rozwiązań w celu osiągnięcia samozapłonu konstrukcyjnego (nazywanego samozapłonem kontrolowanym czym w rzeczywistości nie jest) mimo deklarowania, podawania w dokumentacji, że silnik posiada rodzaj zapłonu iskrowy
- ukrywania stosowania metod, rozwiązań wpływających na zjawisko samozapłonów w komorze spalania, nazywane w nomenklaturze techniczno naukowej samozapłonem kontrolowanym, choć w rzeczywistości nie jest to należycie kontrolowane, w tym w

dokumentacjach – homologacjach danych silników spalinowych nie widnieje określenie rodzaju zapłonu jako samoczynno-iskrowy,

- stosowania zjawiska odrzutowego czyli tak krytycznego wzbogacenia mieszanki aby intensywnie doprowadzić do wygenerowania maksymalnego ciśnienia w komorze spalania, jednocześnie przy krytycznym składzie mieszanki (bardzo bogatym) bez zważania na bezpieczeństwo, trwałość i emisję spalin np.: jak w silnikach 1.6 Turbo Toyota GR Yaris (badane egzemplarze z roczników 2021 i 2024)
- stosowanie strategii nagłego włączania i wyłączania silnika spalinowego w układach hybrydowych, bez zważania na bezpieczeństwo, trwałość i konsekwencje dla jednostki napędowej, nadmiernego zużycia, dla środowiska, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, po ryzyko np: przyspieszonej możliwości uszkodzenia, zatarcia silnika ryzyka zatarcia a tym bardziej ukrywanie m.in. problematyki przyspieszonego a niedopuszczalnego powstawania pionowych rys na gładziach cylindrowych (i to w nowych pojazdach, nawet po wykonaniu kilku tysięcy kilometrów przebiegu) jak np.: w większości silnikach pracujących w jednostkach typu Hybrid marek Toyota i Lexus
- ukrywanie faktycznych przyczyn i konsekwencji nadmiernego przedostawania się paliwa do oleju silnikowego, w tym oparów paliwa wydobywających się z oleju silnikowego i przedostających się do innych układów, do których nie zostały one przewidziane jak np.: tłoczenie tego typu mieszanin przez turbosprężarki
- nienależytej regulacji np.: do paliw występujących w danym kraju, regionie czy w wyniku nie dostosowania do spalania paliw (w szczególności w okresach jesienno zimowych) tym bardziej przy stosowaniu różnego rodzaju składu, jakości i ilości etanolu, węglowodorów typu aromaty, typu olefiny, ETBE itp.
- nie przystosowania silników i ich osprzętów, w tym regulacji do należytego działania na paliwach o zwiększonej zawartości aromatów typu olefiny, których to kompletnie sprzeczna z założeniami o nisko emisyjności norma UE dopuszcza stosowanie aż 18 % (V/V)
- skrajnej nieskuteczności układów jak EGR i przedostawania się zanieczyszczeń, ciał stałych ponownie do silnika bez należytej kontroli, filtracji oraz powszechnie nieskutecznych układów separacji oparów ze skrzyń korbowych i kontroli nad nimi.

Przedmiotowy model Porsche Cayenne S: widok po zdemontowaniu rury wlotu powietrza przed turbosprężarką – niesprawny system oddzielania oparów oleju, w tym zasysanie oleju i zanieczyszczeń z silnika oraz wtłaczanie ich przez turbosprężarkę do układu dolotowego i komory spalania, co ma krytyczny wpływ na osiągi, trwałość, bezpieczeństwo oraz emisję – poważna wada konstrukcyjna – niedopuszczalne



W przypadku tego egzemplarza Porsche Cayenne S, po zdemontowaniu rury wlotu powietrza widoczny jest wirnik drugiej turbosprężarki; układ filtrujący powietrze zasysane przez turbosprężarkę nie działa, co pozwala na przedostawanie się cząstek stałych – stan krytyczny. Turbosprężarka nie jest przystosowana do tłoczenia tak zanieczyszczonego powietrza; w związku z tym, w miarę postępującego zużycia wirnika turbosprężarki, zanieczyszczenia – w postaci cząstek ściernych – przedostają się do komory silnika – niedopuszczalne.

Poniżej również przedstawiono wspomniane Porsche Cayenne S – ilustracja poniżej pokazuje wadę konstrukcyjną, która objawia się nie tylko niskim ciśnieniem oleju na biegu jałowym (w silnikach tych, oprócz nieskutecznych, zalecanych, przepisowych okresów i norm wymiany oleju stosowana jest nieskuteczna i niebezpieczna strategia regulacji ciśnienia oleju, a także wartości ciśnienia oleju nieodpowiednie do panujących warunków) podawanie ciśnienia oleju w sposób wprowadzający w błąd, np. mechanicznie, tj. z uwzględnieniem ciśnienia powietrza – niedopuszczalne

431

Diagnostic Scan

DataStream Report
Raport jest tworzony przez LAUNCH X431

Warsztat
Nazwa warsztatu: 44tuning Performance Center
Adres: Opolska 30 Kępa k. Opola
Numer klienta: 46-022
Telefon: 604532800/600910400
E-mail: biuro@44tuning.pl
Czas diagnozy: 2025-09-29 14:30:39

Informacje o pojeździe
Numer licencji:
Rocznik: 2019
Wytworzone: Porsche
Model: Cayenne-9YA (As Of 2018)
VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082
Licznik: 122708 km
Wersja oprogramowania pojazdu: V24.23
Wersja aplikacji diagnostycznej: V7.05.024
cieka diagnostyczna: Cayenne-9YA (As Of 2018) > Health Report > DME (Digital Engine Electronics)

DataStream

Nazwa	Warto	Zakres standardowy	Jednostka
Oil level	84.584		mm
Oil Pressure Control Valve, activation pulse/duty factor	80.78		%
Oil pressure control valve, status	0		
Oil Pressure Switch For Piston Spray Nozzles, status	0		
Oil Pressure, actual value	202.3		kPa
Oil Pressure, setpoint	203.5		kPa

Informacje o pojeździe

Numer licencji: [REDACTED]
 Rocznik: 2019
 Wytworzone: Porsche
 Model: Cayenne-9YA (As Of 2018)
 VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082
 Licznik: 122708 km
 Wersja oprogramowania pojazdu: V24.23
 Wersja aplikacji diagnostycznej: V7.05.024
 ciekła diagnostyczna: Cayenne-9YA (As Of 2018) > Health Report > DME (Digital Engine Electronics)



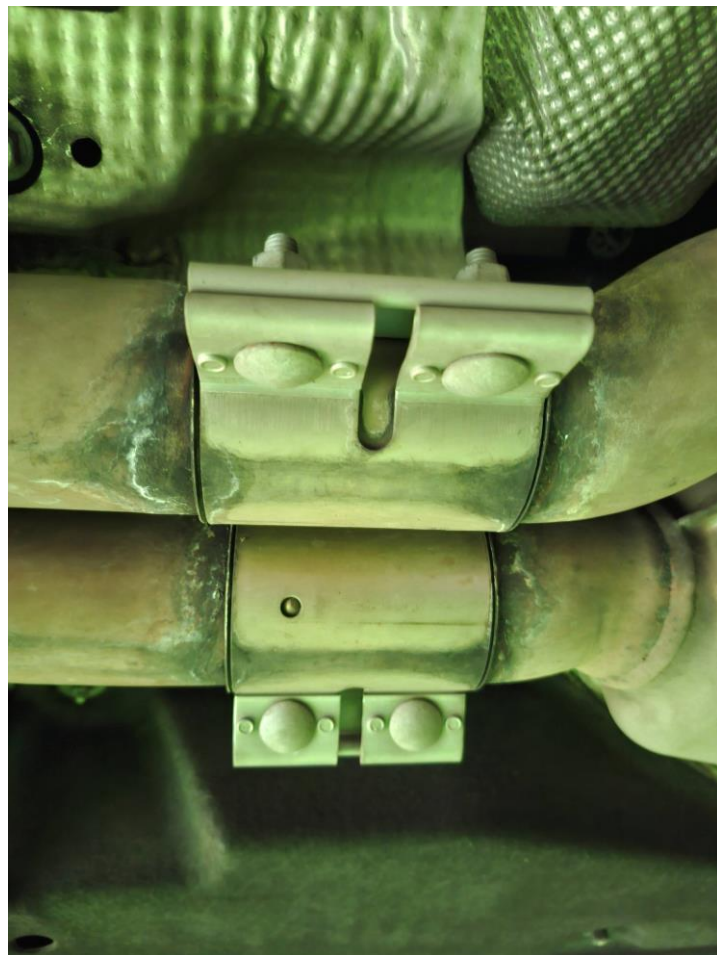
Data Stream

Nazwa	Warto	Zakres standardowy	Jednostka
Misfire sum counter	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 1	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 2	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 3	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 4	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 5	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 6	0		

Numb. Of Misfir., cylinder 1	19556
Numb. Of Misfir., cylinder 2	20736
Numb. Of Misfir., cylinder 3	30323
Numb. Of Misfir., cylinder 4	24598
Numb. Of Misfir., cylinder 5	13369
Numb. Of Misfir., cylinder 6	19956

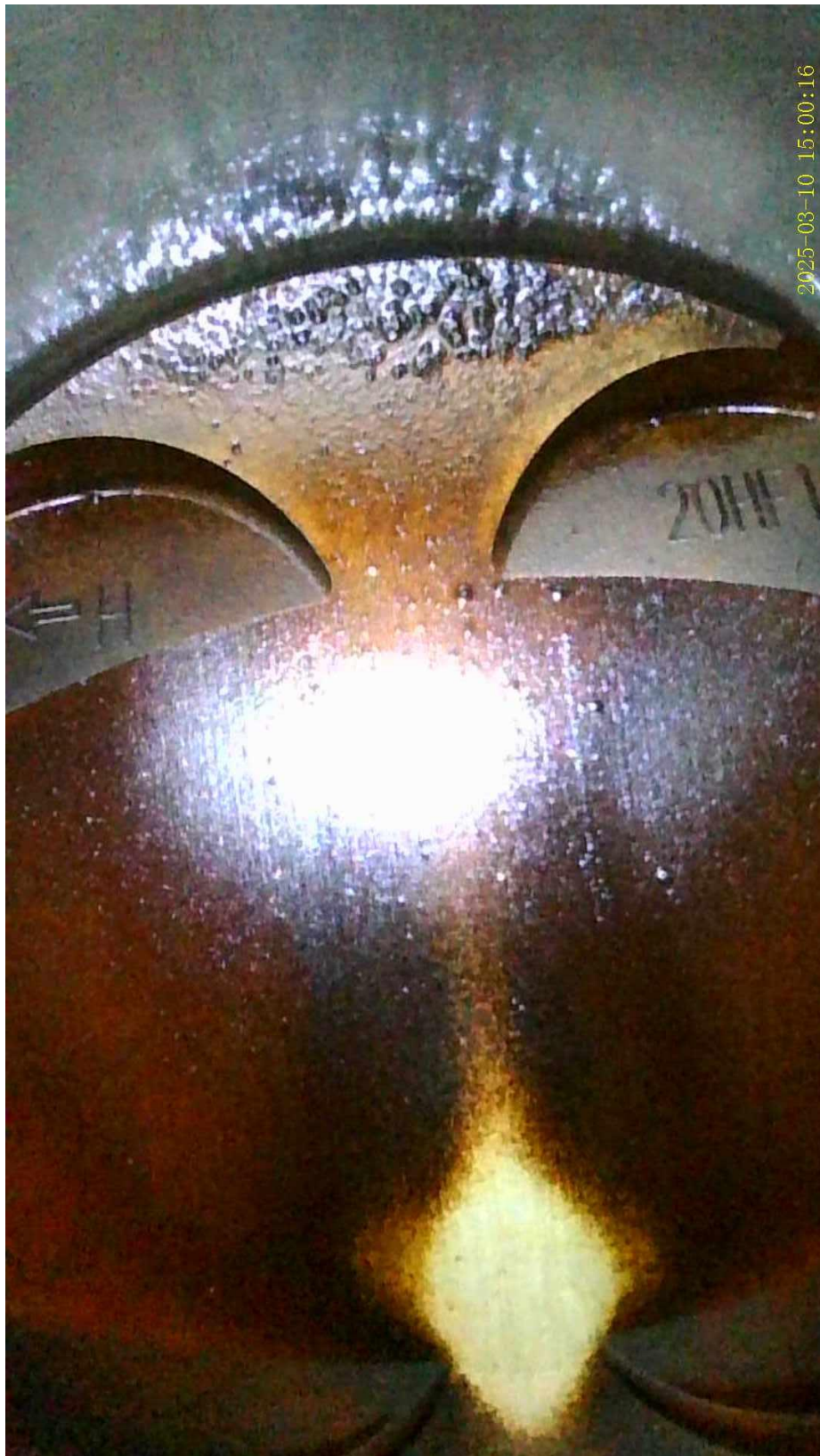
Segment Adaptation For Rough Running, status 0

Powyżej widać również wspomniane Porsche Cayenne S – dane z raportu diagnostycznego pokazują licznik przerw w zapłonie, co potwierdza występowanie niekorzystnych zjawisk, nieskuteczność układu zapłonowego i jego wydajność, w tym zapłon iskrowy; w przypadku braku skutecznego zapłonu iskrowego nasila się zjawisko samozapłonu mieszanki w komorze spalania – co jest niedopuszczalne zarówno ze względów bezpieczeństwa, jak i ze względu na klasyfikację silnika jako silnika z zapłonem iskrowym – kontrolka „Check Engine” była wyłączona i nie informowała kierowcy o niebezpiecznych parametrach pracy silnika



Powyżej widać również wspomniane Porsche Cayenne S – widok na tłumik końcowy oraz połączenie katalizatora ze środkową częścią układu wydechowego – krytyczna ilość wydostającej się sadzy – skutek wysokiego stężenia tlenku węgla, w tym spalania nadmiernej ilości oleju silnikowego wraz z zawartymi w nim zanieczyszczeniami, paliwa, spalin i ścieru metalowego, wynikające z nieefektywnego spalania mieszanki oraz negatywnych efektów synergii, w tym nadmiernego zużycia paliwa do chłodzenia komory spalania – silnik spalinowy jest częściowo wykorzystywany jako mobilny piec do spalania odpadów – jest to krytyczne, niedopuszczalne zjawisko

Jednocześnie bez problemu przeszedł przeglądy konserwacyjne w stacjach kontroli pojazdów, w tym badanie emisji spalin – niedopuszczalne, pojazd nie powinien był opuścić stacji kontroli z pozytywnym wynikiem

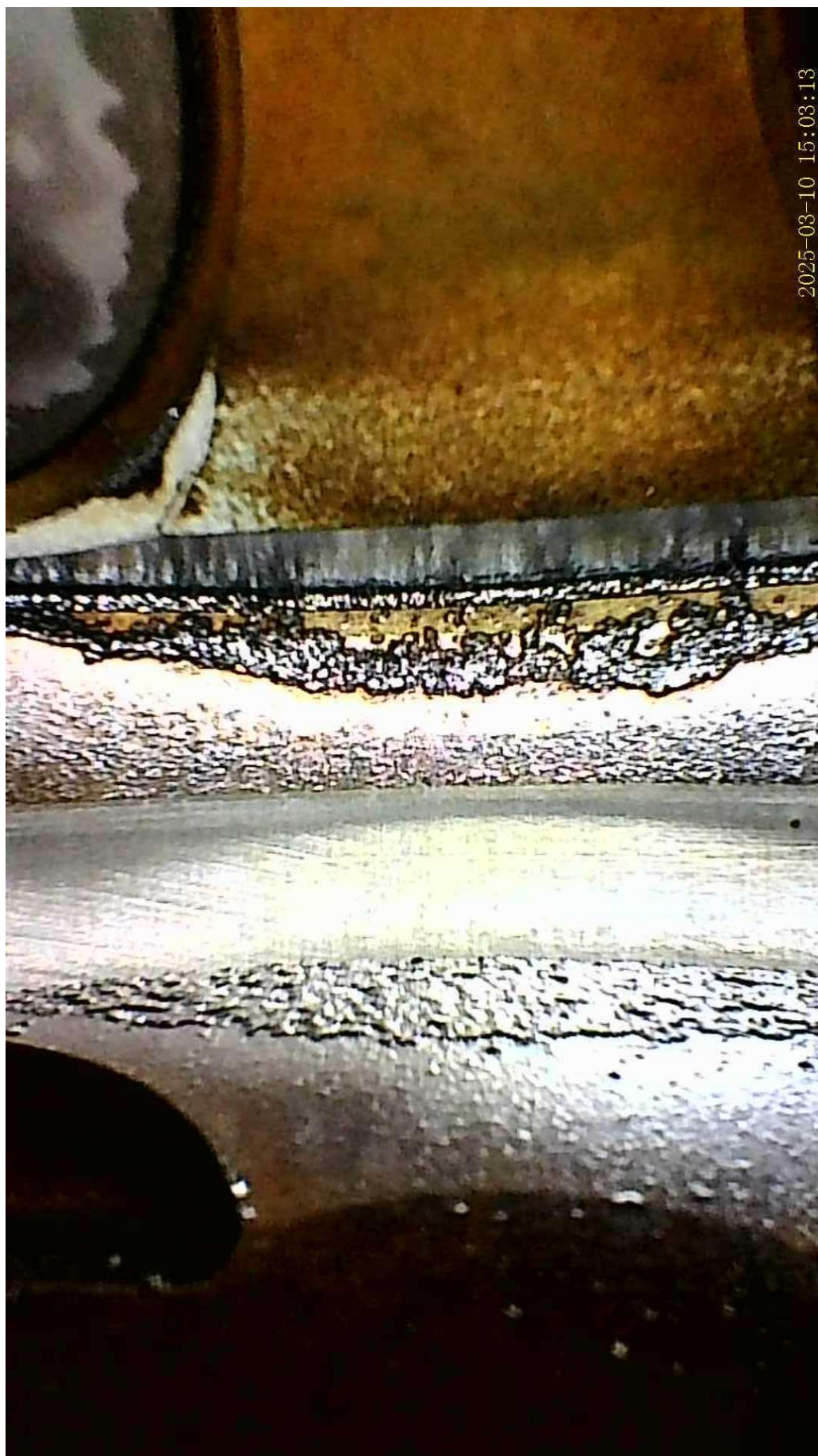








2025-03-10 15:01:41



Powyżej widoczne są zdjęcia endoskopowe z cylindrów nowego Toyoty Yaris 1.5 Hybrid, która od momentu dostawy przejechała jedynie ponad 5 000 km – zdjęcia pokazują stan komory spalania: już wyraźne pionowe rysy na gładziach cylindrowych, niepożądane przebarwienia, osady na tłokach oraz w samej komorze spalania.

– Zastosowano olej silnikowy 0W-8, reklamowany jako techniczny cud, oraz paliwo, które co prawda spełniało normy UE, ale charakteryzowało się wyższą zawartością np. węglowodorów olefinowych – jest to stan niedopuszczalny, tym bardziej w przypadku nowego samochodu.

Ponadto olej silnikowy przedostawał się do komory spalania przez wynikający z konstrukcji luz między tłokiem, gładzią cylindra a pierścieniami tłokowymi, podczas gdy opary ulatniały się ze skrzyni korbowej z powodu niesprawnego układu odprowadzania oparów.



Zdjęcia przedstawiają Toyotę Yaris 1.5 Hybrid, która po przeprowadzeniu wszystkich czynności kontrolnych, badań i ewentualnych ulepszeń została zgłoszona do dealera w ramach reklamacji. Dzięki rozsądnemu podejściu dealera Toyoty oraz firmy leasingowej Toyoty – w związku ze sprzedażą i leasingiem nowego pojazdu, który nie spełniał wymagań, stanowił zagrożenie oraz wymagał dokończenia procesu produkcyjnego i napraw – doszło do przełomowej ugody i obniżenia całkowitej wartości umowy leasingowej o 36 000 PLN (ok. 8 300 euro) rozłożone na cztery raty. Materiał wideo jest dostępny na naszym kanale YouTube <https://www.youtube.com/shorts/MhuqMKXN5ec>

Jednoczesne nie zakwestionowanie przez organy homologacyjne i kontrolne stosowania przez producentów jednostek napędowych bezpośredniego wtrysku paliwa (w silnikach zasilanych benzyną) przy zastosowaniu konwencjonalnych rozwiązań zapłonu iskrowego (a nie jak to powinno mieć miejsce np.: zapłonu strumieniowego) doprowadziło nie do zwiększenia efektywności tego typu rozwiązań stosowanych powszechnie od lat a generujących potężne problemy dla użytkowników, ich mienia, bezpieczeństwa w ruchu drogowym i środowiska, przyczyniając się do wymogów zastosowania filtrów cząstek stałych GPF, które to tylko ukryły skutki a nie usunęły szkodliwych przyczyn. Takie działanie wraz z zastosowaniem uniwersalnych norm olejowych, olejów silnikowych o niskich lepkościach, pogorszonej odporności na ścinanie, pogorszonej odporności na przenoszenie większych obciążeń, często krytycznie przyspieszone degradowanie olejów, powstawania zwiększonej ilości ścieru metalicznego (zużycia wewnętrznego) wraz ze zwiększeniem nadmiernego przedostawania się paliw do olejów silnikowych.

Zakres moich działań technicznych, w tym przyspieszenie samochodu bazowo wyczynowego Abarth 500 R3T o ok. 14 sekund na 1 kilometrze odcinka specjalnego, przez szereg autorskich rozwiązań, przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia benzyny o ok. 50% nie tylko obnażył mniejszą czy większą nieskuteczność powszechnie od lat stosowanych a wymaganych, pełnych sprzeczności, hipokryzji wymogów UE i akceptowanych, stosowanych (często mniej lub bardziej nieskutecznych) rozwiązań technicznych, to zarazem potwierdził, że nie skupianie się np.: na „zatykaniu układu wydechowego” szeregiem filtrów cząstek stałych, szeregiem katalizatorów (o mniejszej czy nieco większej skuteczności) a skupienie się na efektywności spalania mieszanki, zmniejszeniu strat wewnętrznych, nadmiernego tarcia (silnik i napęd) zmniejszeniu negatywnych zjawisk i zjawisk synergicznych po finalne zmniejszenie czy wykluczenie wykorzystywania benzyny do chłodzenia komory spalania jest faktycznym działaniem w zakresie sprawności, trwałości i nisko emisyjności.



Film, w którym przedstawiono dane opublikowane w artykule z 2017 roku przez koncern FCA (producenta tych pojazdów) oraz wyjaśniono rezultaty, jest dostępny pod adresem

<https://www.youtube.com/watch?v=roqep11mu5w>

Można włączyć tryb napisów i wybrać żądany język.

Tak, to jest obnażona, odarta z iluzji, codzienna rzeczywistość. Ponadto od lat wobec skupiania się na obniżaniu emisji spalin, stawianych wymogach stosowania (nawet pod rzekomym rygorem utraty gwarancji na pojazd, maszynę) np.: olejów nisko popiołowych mimo powszechnej, kuriozalnej wręcz wady konstrukcyjnej obejmujące setki milionów pojazdów – czyli nieskuteczności układów separacji, filtracji oparów ze skrzyń korbowych i brak należytej kontroli nad nimi - do tej pory również nie zakwestionowana przez wszelkie organy kontrolne (występująca również w przedmiotowym modelu, marce pojazdu, jednostce napędowej Porsche Cayenne S) jak brak skutecznej separacji i filtracji oparów ze skrzyni korbowej silnika, która powoduje, że olej silnikowy, od nowości, wraz z wieloma zanieczyszczeniami, kurzem, paliwem, ściерem dotarciowym, zużyciowym itp., przedostaje się (lub jest permanentnie zasysany, wtłaczany) do układu dolotowego, ssącego, doładowania (w tym przetłaczany jest przez wirnik, wirniki turbosprężarek, do czego one nie są przystosowane) komory spalania, elementów układów emisyjnych, co wpływa bezpośrednio nie tylko na pogarszanie sprawności i trwałości lecz na zwiększenie ryzyka, stwarzanie zagrożeń dla mienia o znaczącej wartości, dla zdrowia i życia osób jadących czy przebywających w ciągu (otoczeniu) spalin z danego pojazdu, po finalnie pogarszanie się emisji spalin w trakcie eksploatacji.

W tym wszystkim nie można pominąć problematyki norm paliw czy braku należytej kontroli np.: nad tym rynkiem m.in. w Niemczech.

Paliwa jak np.: olej napędowy został użyty pod ogólnie prowadzoną propagandą o rzekomej ekologii, niczym nośnik do utylizacji ciężkich substancji jak np.: Fame - silniki zamiast być zasilane odpowiednimi dla nich paliwami, pracują niczym mobilne piece

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

utylizacyjne, co nie tylko jest nieskuteczne, nie ekologiczne, to od samego początku wpływa negatywnie na emisję spalin, sprawność, trwałość, bezpieczeństwo dla mienia, zdrowia i życia (w tym w środowisku pracy) i w ruchu drogowym.

Zarazem paliwa nazywane benzynami poddane zostały takiej ewolucji, że aktualne nie mają nic wspólnego z tymi sprzedawanymi kilkanaście, kilkadziesiąt lat temu a bardziej sprzyjają ich producentom, producentom silników niż samym silnikom, użytkownikom pojazdów czy środowisku.

To już nie jest przypadek a wygląda na celowy proces. Nie wykluczone aby lobbować jeszcze bardziej toksyczną dla środowiska, niebezpieczną dla zdrowia i życia samego człowieka np.: elektryfikację motoryzacji.

Ponadto starając się od kilku lat pozyskać (przed czy po zakupie paliw na terenie Niemiec) wymagany dokument, to po dziś dzień nie otrzymałem ani jednego certyfikatu dla jakości dostawy paliwa wraz z parametrami paliwa.

Choć jest to obowiązek techniczno prawny, sprzedaż paliwa bez udokumentowania wartości spełniających wymogi norm nie powinna być oferowana, to od lat ma to miejsce na rynku niemieckim i wygląda, że nikt do tej pory tego nie zakwestionował.

Jak wiadomo, skład i jakość paliw ma istotny wpływ na sprawność, trwałość, bezpieczeństwo i emisję spalin (w tym trwałość urządzeń nazywanych jako ograniczających emisję spalin) jednak do tej pory, na próżno, mimo dokonania zgłoszenia np.: do centrali marki Aral po dziś dzień nie otrzymałem ani jednego certyfikatu.

Hallo Robert Halicki,

vielen Dank für Ihre Nachrichten.

Aral betreibt über die gesamte Logistikkette hinweg – von der Raffinerie bis zur Tankstelle – ein umfassendes Qualitätssicherungssystem, durch das sichergestellt wird, dass unsere Kraftstoffe die Anforderungen der jeweiligen Qualitätsnormen nicht nur erfüllen, sondern diese in vielen relevanten Parametern sogar deutlich übertreffen.

Das Vorhalten von Analysezertifikaten an den Tankstellen mit konkreten Messwerten zu den Spezifikationsparametern der Kraftstoffnormen ist in Bezug auf einzelne Tankvorgänge weder erforderlich noch logistisch möglich.

Sollte hier ein Missverständnis vorliegen, so teilen Sie uns bitte mit, welches Qualitätszertifikat Sie genau meinen und auf welche konkrete rechtliche Bestimmung Sie sich dabei beziehen.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Informationen weiterhelfen konnten.

Bitte geben Sie uns ein Feedback, ob wir Ihnen helfen konnten und ob Sie zufrieden mit unserer Bearbeitung sind. [Hier](#) gelangen Sie zur kurzen **Umfrage**.

Mit freundlichen Grüßen


Ihr Aral Kundenservice

W trakcie kilku lat działań w tej sprawie, ku uprzejmości, obsługi na jednej ze stacji paliw w Niemczech, dokonali oni weryfikacji dokumentacji z dostaw paliwa i jak się okazało takowych dokumentów nie otrzymują przy dostawie paliwa a jedynie zapewnienie, deklarację o spełnianiu norm. Oczywiście nie weryfikowałem wszystkich, istniejących stacji w Niemczech, jednak mimo szeregu prób, nawet moi klienci także takowych certyfikatów nie otrzymali czy nie otrzymują.

Z uwagi, że osobiście byłem poszkodowany na paliwie zatankowanym w Niemczech, składając pisemne wezwanie (do marki Aral) celem przesłania takowego certyfikatu z wyszczególnieniem składu paliwa wymaganego normą. Zamiast otrzymania certyfikatu z jakości dostawy paliwa wraz z jego parametrami otrzymałem odpowiedź marketingową bez merytorycznej treści potwierdzonej wymaganym dokumentem.

To dobitnie obnaża niezgodne z wymogami postępowanie na rynku sprzedaży paliw w Niemczech, przy jednoczesnej bierności i cichej akceptacji odpowiedzialnych za to organów, naruszając również przepisy dotyczące np.: konsumentów czy bezpieczeństwa.

Zarazem nigdy przy sprzedaży paliwa nie przekazano mi karty charakterystyki substancji niebezpiecznej co jest istotnym wymogiem technicznym i prawnym przy sprzedaży tego typu substancji.

Nie wykluczone, że niska świadomość społeczna w Niemczech o wpływie składu paliw na sprawność, trwałość, zużycie paliw, osiągi, emisję itp. - sugerowanie się głównie zapewnieniami, informacjami marketingowymi doprowadziła do takiej sytuacji na rynku, kiedy to kupujący paliwa nie proszą, nie pytają o przedstawienie tego istotnego dokumentu a obsługa stacji nie posiada pojęcia o konieczności posiadania takiego dokumentu, wiedzy o paliwie, faktycznych parametrach sprzedawanego paliwa. Nie mówiąc już o częstym braku wiedzy z jakiej bazy paliwowej dane paliwo pochodzi czy z jakiej rafinerii.

Dla przykładu, od lat czyniąc to samo na terenie Polski, choć przepisy UE obowiązują takie same jak w Niemczech, otrzymywałem i otrzymuję certyfikaty dla jakości z dostawy paliwa wraz z wyszczególnieniem wartości określonych normami, z jakiej bazy paliwowej pochodzi (czasami nawet z jakiej rafinerii) a posiadanie tego rodzaju dokumentów jest obligatoryjne przy dostarczaniu paliw na stację paliw.

W incydentalnych przypadkach spotkałem się z sytuacjami, że choć posiadano ten istotny dokument to nie chciano mi go okazać, przesłać, wydać kopii itp. jednak po dokonaniu zgłoszenia (jak poczyniłem to w przypadku marki Aral) niezwłocznie go otrzymywałem, mogąc w razie potrzeby zareagować jeśli np. parametry nie spełniały normy lub były różnice pomiędzy parametrami wynikającymi z dokumentacji a wykonanymi badaniami paliw.

Zarazem znacznie większa świadomość społeczna, dodatkowo w wyniku szeregu moich, naszych działań w formie publikacji wyników badań, testów, w tym wymogów dotyczących tych dokumentów sprawiła, że na terenie Polski jest całkowicie inaczej.

UNIMOT

TERMINAL

UNIMOT TERMINALE SP. Z O.O.
43-502 Czechowice-Dziedzice ul. Łukasiewicza 2

Terminal Paliw
43-502 Czechowice-Dziedzice
Łukasiewicza 2

Czechowice-Dziedzice

ODPIS ZE ŚWIADCZYSTWA JAKOŚCI DLA DOWODU WYDANIA NR 05030792A/A wystawiony dnia 2025-12-08

Nazwa wyrobu: BENZYNA98

Świadectwo jakości nr: 500003812/0

PL

Numer próbki: 31/01/2025

Nr zbiornika: Zb.4

WYNIKI BADAŃ

Lp.	Oznaczenie wielkości	j.m.	Wartość oznaczona	Wymagania wg normy
1	Gęstość w temp. 15 °C	kg/m³	733.4	Min 720.0 Max 775.0
2	Liczba oktanowa (RON)	-	98.4	Min 98.0
3	Liczba oktanowa (MON)	-	88.8	Min 88.0
4	Zawartość oleju	mg/l	<0.5	Max 5.0
5	Zawartość benzenu	%(V/V)	< 1.0	Max 1.00
6	Zawartość siarki	mg/kg	0.3	Max 10.0
7	Zawartość manganu	mg/l	< 2.0	Max 2.0
8	Okres indukcji	min	> 360	Min 360
9	Zawartość żywic obecnych (po przemyciu rozpuszczalnikami)	mg/100ml	1	Max 5
10	Badanie działania korodującego na miedzi (3 h w temp. 50 st. C)	Klasa	1	Max 1
11	Wygląd zewnętrzny	-	jasny i przezroczysty	
12	Prężność par (DVPE)	kPa	88.5	
13	Skład frakcyjny	-		
14	- do temp. 70 °C destyluje, E70	%(V/V)	33.6	
15	- do temp. 100 °C destyluje, E100	%(V/V)	57.7	Min 46.0 Max 72.0
16	- do temp. 150 °C destyluje, E150	%(V/V)	93.4	Min 75.0
17	- koniec destylacji, FBP	°C	184.7	Max 210
18	- pozostałość	%(V/V)	1.0	Max 2
19	Zawartość związków org. sienowych	-		
20	- alkohol metylowy (MeOH)	%(V/V)	0.0	Max 3.0
21	- alkohol etylowy (EtOH)	%(V/V)	1.3	Max 10.0
22	- alkohol izopropylowy (IPA)	%(V/V)	1.4	Max 12.0
23	- alkohol tert-butylowy (TBA)	%(V/V)	0.0	Max 15.0
24	- alkohol izobutyloowy (IBA)	%(V/V)	0.0	Max 15.0
25	- eter etylo-tert-butylowy (ETBE)	%(V/V)	13.2	
26	- estery (z 5 lub więcej atomami węgla)	%(V/V)	13.2	Max 22.0
27	- inne związki organiczne zaw. Sien	%(V/V)	0.0	Max 15.0
28	- eter etylo-tert-amyloowy (TAAE)	%(V/V)	0.0	
29	- zawartość sienu	%(m/m)	2.6	Max 3.7
30	Zawartość węglowodorów typu:	-		
31	- olefinowego	-	0.7	Max 18.0
32	- aromatycznego	-	34.4	Max 35.0
33	Indeks lotności, VLI	-	1122	Max 1164

Oznaczenie: Produkt spełnia wymagania normy PH-EN 228-A1:2017-06 oraz Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 czerwca 2024 r. (Dz. U. 2024 poz. 1018).

Sezonowe wymagania dla DVPE (kPa) dla okresu: L 1.05-30.09 (45-60); P 1.03-30.04 oraz 1.10-31.10 (45-90); Z 1.11-28.02 (60-90).

Sezonowe wymagania dla E70 (°mm) dla okresu: L 1.05-30.09 (22-60); P 1.03-30.04 oraz 1.10-31.10 (24-52); Z 1.11-28.02 (24-52).

Data wystawienia: 2025-12-08

Świadectwo wystawił: Rózek Sławomir

05-080 Izabelin, Mościska, ul. Łukasiewicza 2

0750865A/A

Mościska, 4 sierpnia 2024 19:45

Nr świadectwa jakości: 24BMK/A/3792

Nr zbiornika: 2/22

Kwalifikowany na podstawie: RMKIS dla paliw ciekłych oraz PN-EN 590:2022-08

Nazwa wyrobu: Olej napędowy EVO Plus B7 / Olej napędowy EVO Plus

Jednostka badawcza: Orlen Laboratorium S.A.

Nr kontrolny próbki: 24BMK/2811

Data i godz. pobrania próbki: 2024-07-31 17:45

Data dostarczenia próbki: 2024-07-31 17:45

Data wykonania badań: 2024-07-31 21:02

WYNIKI BADAŃ

Lp.	Oznaczenie wielkości	Jednostki	Wartość oznaczona	Wymagania wg normy
1	Gęstość w temp. 15 °C	kg/m3	Zgodnie z normą	min. 820.0 - max. 845.0
2	Liczba cetanowa	-	min. 51	min. 51.0
3	Indeks cetanowy	-	55.1	min. 46.0
4	Do 250 °C destyluje	%(V/V)	34	max. 65
5	Do 350 °C destyluje	%(V/V)	94	min. 85
6	95 %(V/V)	°C	353	max. 360
7	Temp. końca destylacji FBP	°C	-	
8	Wydajność	%(V/V)	-	
9	Lepkość kinematyczna w temp. 40 °C	mm2/s	2.877	min. 2.000 - max. 4.500
10	Temperatura mętnienia	°C	-3	nie normalizowana/report
11	Temp. blokady zimnego filtra	°C	-6	max. 0
12	Temperatura zapłonu	°C	65.5	min. 56.0
13	Poz. po koksowaniu z 10% pozost. dest.	%(m/m)	0.01	max. 0.30
14	Pozostałość po spopieleniu	%(m/m)	< 0.001	max. 0.010
15	Zaw. siarki	mg/kg	5.8	max. 10.0
16	Zaw. wielopier. węglowodorów aromatycznych	%(m/m)	1.6	max. 8.0
17	działanie korodujące na miedź (3h) w temp. 50 °C	klasa	1	max. 1
18	Zawartość wody	mg/kg	60	max. 200
19	Zawartość zanieczyszczeń	mg/kg	< 12	max. 24
20	Stabilność oksydacyjna	g/m3	max. 25	max. 25
21	Smalność, skor. śred. śladu zużycia w temp. 80 °C	µm	420	max. 460
22	Zaw. estrów metylowych kwasów tłuszczowych FAME	%(V/V)	max. 7.0	max. 7.0
23	Stabilność oksydacyjna	h	min. 20	min. 20
24	Zaw. Manganu	mg/l	< 0.5	max. 2.0
25	Zaw. wody	%(m/m)	0.006	max. 0.020

Orzeczenie KJ: Produkt "Olej napędowy EVO Plus" odpowiada "RMKIS dla paliw ciekłych oraz PN-EN 590:2022-08"

I jest zgodne z RMKIS w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych

Pozycje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 zostały przepisane ze Świadectwa jakości nr "24BMK/A/3783" i symbolu zbiornika bazowego "2/22"

Zawiera pakiet dodatków uszlachetniających

Data zatw. 2024-08-01 08:11:02

Znak KJ: 233, Jarosław Godlewski

Strona 1 z 2

Orzeczenie KJ: Produkt "Olej napędowy EVO Plus" odpowiada "RMKIS dla paliw ciekłych oraz PN-EN 590:2022-08" i jest zgodne z RMKIS w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych

Pozycje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 zostały przepisane ze Świadectwa jakości nr "24BMK/A/3783" i symbolu zbiornika bazowego "2/22"

Zawiera pakiet dodatków uszlachetniających

Data zatw. 2024-08-01 08:11:02

Znak KJ: 233, Jarosław Godlewski

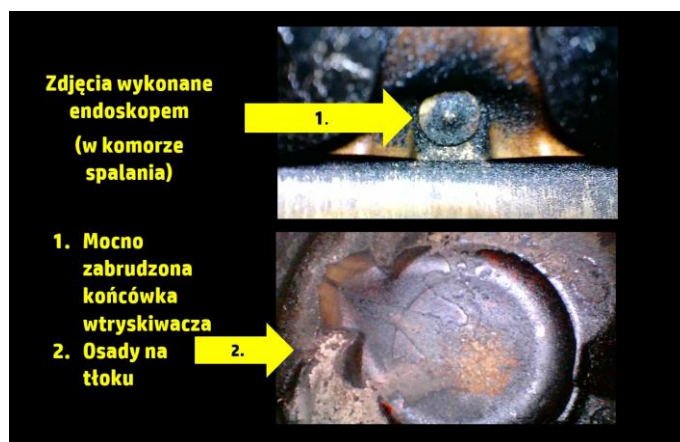
Strona 1 z 2

Choć występuje tutaj problematyka i znacząca różnorodność jakości, składu paliw, to dzięki otrzymaniu certyfikatu np.: przed decyzją o zakupie paliwa, użytkownicy mogą decydować czy warto dane paliwo zatankować czy jednak poszukać innej stacji, posiadającej paliwa o lepszych parametrach i z innego źródła np.: innej rafinerii czy z innej bazy paliwowej. Jednocześnie pozwala to na podjęcie decyzji, o ile jest to potrzebne, wymagane warunkami eksploatacji. np.: o konieczności odpowiedniego uzdatnienia paliwa.

Nie mówiąc już o powszechnym nieinformowaniu użytkowników, co jest wymogiem przepisów UE w zakresie paliw, o niewystarczającej skuteczności i zdolności paliw do należytego czyszczenia, smarowania układów zasilania, do należytego utrzymywania silników w czystości a poprzez informacje marketingowe czynione jest często wprost przeciwnie, że paliwa mają super właściwości czyszczące pozwalające na utrzymanie czystości w silniku.

Łącząc to z różnego rodzaju mniejszym czy większym problemem czystości paliw (sprzedawanych na stacjach paliw) w zestawieniu od lat stosowaną propagandą o rzekomej skuteczności zastosowanych filtrów paliwa typu LongLife (zamontowanych w zbiornikach paliwa pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym) jako rzekomo skonstruowanych celem użytkowania przez cały okres eksploatacji pojazdów (brak zaleceń wymiany) czy stosowanie dezinformacji o rzekomym braku filtra paliwa w tego typu układach zasilania - powoduje nie tylko potężne zniszczenia w układach zasilania, zwiększone zużycie paliw, zwiększoną emisję spalin z układów wydechowych, to wręcz przyczynia się do awarii, uszkodzeń, zatarć silników włącznie.

Producenci, importerzy, autoryzowani dealerzy, serwisy scedowują odpowiedzialność na producentów paliw a producenci, sprzedawcy paliw scedowują odpowiedzialność na rzekomo super skuteczność i cykliczność wymiany filtrów paliwa, jednak finalnie wobec powyższego poszkodowanymi są użytkownicy i środowisko.



Powyżej znajdują się zdjęcia filtra paliwa, ukrytego w zespole pompy paliwowej i oznaczonego jako filtr „Long Life”, pochodzącego z samochodu VW Golf 1.5 TSI o mocy 130 KM po przejechaniu około 130 000 km. Zdjęcia pokazują stan wkładu filtrującego, a także filtra wstępnego i otworu wlotowego na dnie zbiornika – stopień zanieczyszczenia jest krytyczny.

Stan ten doprowadził do wzrostu zjawiska samozapłonu, pogorszenia działania układu wtryskowego i układu emisyjnego, a także do zwiększonego przedostawania się paliwa do oleju silnikowego.

W wielu warsztatach i centrach serwisowych w Niemczech informuje się klientów, że filtr paliwa nie występuje w tych pojazdach – nawet w autoryzowanych centrach serwisowych – i do dziś nie spotkałem się z żadnym pojazdem importowanym z Niemiec, w którym ten zespół składający się z pompy paliwa i filtra paliwa zostałby wymieniony, nawet przy przebiegu przekraczającym 200 000 km.

Oczywiście jest to poważna, ukryta wada techniczna i prawna, która od prawie 20 lat występuje w milionach różnych pojazdów różnych marek. Filtr paliwa powinien być skonstruowany w taki sposób, aby można go było regularnie i częściej wymieniać w łatwo dostępnej formie – a nie, jak w tym przypadku, razem z elementami, które mają dłuższą trwałość.

Ponadto zbyt rzadka wymiana filtra oznaczonego jako „Long Life” prowadzi między innymi do uszkodzeń silnika, a użytkownicy, którzy zostali wprowadzeni w błąd przez fałszywą propagandę producentów, importerów, a nawet centrów serwisowych lub warsztatów, jeżdżą – nie wiedząc, że wymiana jest konieczna – w niektórych przypadkach setki tysięcy kilometrów bez tej wymiany, co jest niezwykle szkodliwe dla bezpieczeństwa, zdrowia, życia i środowiska.

Jednocześnie przemysł paliwowy zrzuca winę za „zanieczyszczenia” w paliwach na filtry w pojazdach, jednak wiele pojazdów napędzanych benzyną jest wyposażonych w takie filtry, których wymiana nie jest łatwa, a ponadto są one często drogie lub bardzo drogie, co de facto nie powinno mieć miejsca.

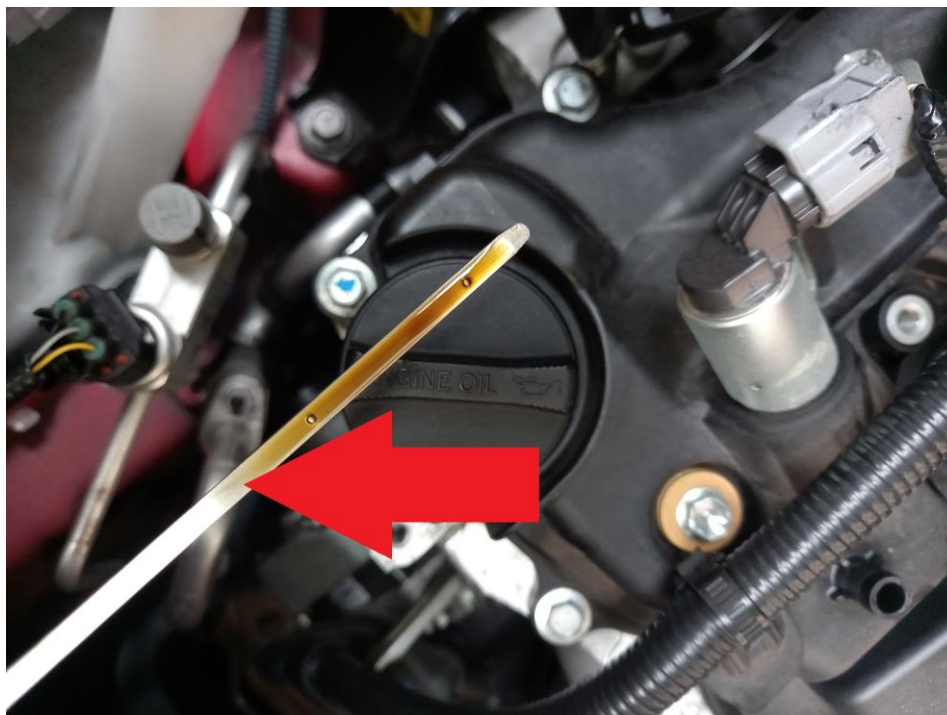
Dodatkowe zdjęcie przedstawia zanieczyszczenia na wtryskiwaczu bezpośrednim oraz osady na tłoku, które wynikają między innymi z problemów związanych ze składem i czystością paliwa, a także z niewystarczającego odprowadzania oparów z skrzyni korbowej.

To samo dotyczy nadmiernego przedostawania się paliw np.: do oleju silnikowego, bo do tej pory ten od lat występujący a krytycznie niebezpieczny proceder nie został zakwestionowany m.in. przez organy homologacyjne, nadzoru rynku, stacje kontroli pojazdów i pomiarów emisji spalin.

Dla wyjaśnienia, w przedmiotowym Porsche Cayenne S VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082 wyniki badań wykazały krytyczną ilość benzyny w oleju w ilości aż 21%!!!

Normy nie przewidują obecności paliwa np.: benzyny w oleju silnikowym a więc benzyna nie powinna się przedostawać a tym bardziej znajdować w takiej ilości w oleju silnikowym, także mając na uwadze przepisy przeciwpożarowe, o substancjach chemicznych, bezpieczeństwa i higieny pracy czy zdrowotne.

Podsumowując kwestię paliw - niestety w całej historii przejeżdżając Niemcy wzdłuż i wszerz nie przedstawiono mi tych dokumentów jak i w następstwie wspomnianego zgłoszenia nie przesłano a mimo wielu prób moich klientów oni również takowych dokumentów nie otrzymali - dowody na powyższe w załączeniu.



Widok miarki poziomu oleju w Toyocie Yaris 1.33 VVTi po niedawnym zakupie pojazdu w salonie samochodowym w Niemczech; niewielki przebieg – silny zapach benzyny pod korek wlewu oleju, poziom oleju ok. 15 mm powyżej wartości maksymalnej, pomimo bardzo niewielkiego przebiegu liczne pionowe rysy na powierzchniach gładzi cylindrowych; użyto oleju klasy ILSAC 0W-20

W tematyce bardzo ważnego, wymaganego, cyklicznego przeglądu technicznego pojazdów i wykonywania pomiarów emisji spalin. Jak stanowi ta istotna informacja: źródło <https://www.autohaus-minnich.de/pl/frankfurt/serwis/serwis-hu-au>

HU ma zapewniać od 1 grudnia 1951 r., że żadne pojazdy z wadami zagrażającymi bezpieczeństwu nie będą uczestniczyły w niemieckim ruchu drogowym. Obecnie istnieją porównywalne przepisy dotyczące monitorowania technicznego we wszystkich krajach UE, w USA i wielu innych krajach.

Zarazem ta istotna kolejna informacja dotycząca obowiązków i formy przeprowadzania kontroli stanu technicznego pojazdów w Niemczech, cytuję: źródło <https://www.vwfs.de/service/mobilitaetslexikon/a/abgasuntersuchung.html>

Od 1985 roku prawo nakazuje przeprowadzanie badań emisji spalin. Początkowo znane jako specjalne badanie emisji spalin (ASU) i obowiązkowe tylko dla pojazdów benzynowych, w 1993 roku zostało przekształcone w badanie emisji spalin (AU) i rozszerzone na pojazdy z silnikiem Diesla. Chociaż od 2006 roku AU oficjalnie nazywa się badaniem układu zarządzania silnikiem/oczyszczania spalin (UMA), nadal jest znane głównie jako badanie emisji spalin (AU).

Od stycznia 2010 roku badanie emisji spalin (AU) jest częścią głównego przeglądu technicznego pojazdów (HU). Podczas gdy główny przegląd techniczny pojazdów pierwotnie

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

sprawdzał jedynie ich przydatność do ruchu drogowego i zgodność z przepisami, zintegrowane badanie emisji spalin obecnie sprawdza również ich zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska.

Badanie emisji rozpoczyna się od kontroli wizualnej. Czy widoczne są jakiekolwiek usterki w elementach mających wpływ na emisję spalin, takich jak układ wtrysku paliwa, filtr powietrza i układ wydechowy. Następnie przeprowadza się pomiar spalin w rurze wydechowej. Sonda umieszczona w rurze wydechowej mierzy ilość spalin wytwarzanych przez pojazd oraz ich ilość przy różnych prędkościach obrotowych i temperaturach silnika.

W pojazdach z silnikiem benzynowym pomiar wykrywa tlenek węgla, węglowodory, tlen i tlenki azotu. Dopuszczalne wartości graniczne dla każdej z tych substancji zależą od zamontowanego katalizatora. W pojazdach z silnikiem Diesla czujnik mierzy nieprzezroczystość spalin spowodowaną cząstkami sadzy.

Następnie inspektorzy porównują wyniki pomiaru spalin z dopuszczalnymi wartościami minimalnymi i maksymalnymi. Jeśli zmierzone wartości mieszczą się w dopuszczalnym zakresie, badanie spalin uznaje się za pozytywne.

Jeśli pojazd jest wyposażony w system diagnostyki pokładowej (OBD), zazwyczaj pozwala on na wykrycie usterek w podzespołach związanych z emisją spalin oraz niewystarczających wartości emisji spalin. Dlatego w przeszłości do badania emisji spalin (AU) wystarczało, że system nie wykazywał żadnych usterek – dodatkowy pomiar nie był konieczny.

Aby zapobiec potencjalnej manipulacji systemem, w styczniu 2018 r. wprowadzono bardziej rygorystyczne przepisy. Nakładają one obowiązek przeprowadzania badań emisji spalin nawet w przypadku pojazdów wyposażonych w OBD.

W tym miejscu muszę dodać istotny komentarz: już sam naiwny pomysł weryfikowania stanu pojazdu, jednostki napędowej, poprawności emisji spalin, skutecznego działania urządzeń ograniczających emisję szkodliwych zanieczyszczeń do środowiska i tym samym np.: dopuszczanie go do ruchu jako sprawny, jedynie po braku wykazywanych usterek przez system OBD potwierdza od lat skrajną rynkową niekompetencję, hipokryzję, działanie na korzyść producentów pojazdów, maszyn - kosztem użytkowników, bezpieczeństwa ich mienia, zdrowia, życia i środowiska, co zarazem należy rozpatrywać w wieloletnim, potężnym, o niewyobrażalnej szkodliwości przestępstwie rynkowym. Ponieważ od lat producenci tak projektowali systemy auto diagnostyki OBD aby nawet w sytuacjach krytycznych nie wykazywały błędów po podłączeniu testera diagnostycznego (jest to m.in. ujęte w przedmiotowej ekspertyzie technicznej dotyczącej w/w Porsche Cayenne S) a dodatkowe wyjaśnienia, dowody, fakty w dalszej części niniejszego dokumentu.

Właśnie, aby zapobiec manipulacji, badania winny być od lat przeprowadzane przez profesjonalne, zrozumiałe i pełne technicznie sprawdzenie krok po kroku, tym bardziej w Niemczech, przy wiadomych od lat, wykrytymi sprzecznymi z wymogami, prawem obejściami przepisów np.: przez koncern VAG, które stosowało niedozwolone praktyki

rynkowe, niedozwolone rozwiązania techniczne przyczyniając się do manipulacji wynikami emisji spalin z produkowanych pojazdów z silnikami spalinowymi - Afera Diesel Gate.

<https://wyborcza.pl/7,75400,21821885,dieslowski-szwindel-zabija-38-tys-ludzi-rocznie.html>

Cytuję – autor: Tomasz Ulanowski, 17.05.2017, godz. 09:24

Do takich wniosków doszli naukowcy z USA i Unii Europejskiej. Wszystkich ofiar zanieczyszczenia powietrza wywołanego przez spaliny z silników wysokoprężnych jest o wiele więcej.

W najnowszym "Nature" uczeni szacują, że w 2015 r. aż ponad 107 tys. osób zmarło przedwcześnie z powodu tlenków azotu ulatujących z rur wydechowych samochodów napędzanych silnikami dieslowskimi. W tej liczbie jest 38 tys. osób, które umarły, ponieważ firmy produkujące auta oszukiwały klientów, próbując obejść coraz bardziej restrykcyjne normy dotyczące czystości spalin

Das Auto, der Schwindel

Skandal zwany aferą spalinową wybuchł właśnie w 2015 r. Zaczęło się od Volkswagena, którego w USA przyłapano na montowaniu w komputerach pokładowych oprogramowania pomagającego w obejściu kontroli czystości spalin. Potem afra rozlała się na Unię Europejską i inne rynki. Nie był to zresztą pierwszy i ostatni przypadek oszustw wśród producentów samochodów.



Do takich wniosków doszli naukowcy z USA i Unii Europejskiej. Wszystkich ofiar zanieczyszczenia powietrza wywołanego przez spaliny z silników wysokoprężnych jest o wiele więcej.

Ten artykuł czytasz w ramach bezpłatnego limitu

W najnowszym "Nature" uczeni szacują, że w 2015 r. aż ponad 107 tys. osób zmarło przedwcześnie z powodu tlenków azotu ulatujących z rur wydechowych samochodów napędzanych silnikami dieslowskimi. W tej liczbie jest 38 tys. osób, które umarły, ponieważ firmy produkujące auta oszukiwały klientów, próbując obejść coraz bardziej restrykcyjne normy dotyczące czystości spalin

Das Auto, der Schwindel

Skandal zwany aferą spalinową wybuchł właśnie w 2015 r. Zaczęło się od Volkswagena, którego w USA przyłapano na montowaniu w komputerach pokładowych oprogramowania pomagającego w obejściu kontroli czystości spalin. Potem afra rozlała się na Unię Europejską i inne rynki. Nie był to zresztą pierwszy i ostatni przypadek oszustw wśród producentów samochodów.

Zdjęcia z okolic Berlina





Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

A teraz moje pytanie:

Co Państwo, jako organ nadzoru rynku, zrobiliście, aby przeprowadzić skuteczne kontrole i wprowadzić zmiany, a nie przyczyniać się – poprzez brak wiedzy, kompetencji i bierność – do tego, by takie pojazdy i układy napędowe zostały skutecznie ulepszone lub wycofane z ruchu?

Ile samochodów, które w tak nadmierny sposób obciążają ludzi i środowisko, jeździ po niemieckich drogach i trafia do innych krajów?

Czy nie spełnia to być może znamion zbrodni przeciwko ludzkości i środowisku?

Czy w świetle Państwa postępowania Państwa organ nie jest współwinny tej zbrodni?

Czy ten eksperyment, w ramach którego testuje się nieskuteczne rozwiązania techniczne i układy emisji z udziałem osób, które nie są tego świadome – co ma ogromny negatywny wpływ na zdrowie, życie, glebę, zwierzęta, wodę, a więc

na środowisko – nie narusza Konwencji Norymberskiej?

To dopiero w USA mieli „coholes” aby sprawa ujrzała światło dzienne doprowadzając do ujawnienia afery Diesel Gate a zarazem do wycofania z ruchu setek tysięcy pojazdów. Jasno trzeba powiedzieć, że z informacji publicznie dostępnych Afera Diesel Gate tylko w tym koncernie dotyczyła ok. 11 milionów pojazdów a większość z nich nadal jeździ po drogach.

Zarazem wiele zbliżonych nadużyć występuje w innych markach pojazdów lecz nadal są użytkowane a miliony użytkowników takich pojazdów nawet nie są świadomi zagrożeń, ryzyka, konsekwencji z tego wynikających.

W wielu przypadkach, użytkownicy – tak jak ten, z pojazdem VW Touran 2.0 TDI, który miał wykonaną, rzekomo mającą usunąć wszelkie problemy, niezgodności z układem emisyjnym kampanię naprawczą w ASO (wykonaną po wykryciu Afery Diesel Gate) borykali się (a miliony innych nadal boryka się) z różnymi jej konsekwencjami jak np.: stwarzanie zagrożenia dla zdrowia i życia przez nieskutecznie działający układ EGR, auto diagnostyki, kiedy to spaliny potrafiły nawet trafiać do kabiny, stan turbosprężarki krytyczny, olej w silniku (nawet zaraz po wymianie w Bosch Serwis) stan krytyczny a jednostka sterującą nie ostrzegała użytkownika o poważnych usterkach, niesprawnościach mimo stanu krytycznego.



Powyżej widoczne jest zdjęcie elementu układu EGR oraz chłodnicy EGR. Pojazd pochodzi z okresu po skandalu „Dieselgate”, kontrolka „Check Engine” jest wyłączona, a stan układu napędowego jest krytyczny; przy tym spaliny przedostały się do kabiny pasażerskiej przez system wentylacji. Pojazd przeszedł niedawno wymianę oleju silnikowego w sieci serwisowej Bosch w Polsce (Bosch Car Service Weber Opole ul.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Gawędy) i chociaż w takim stanie nie powinien być poruszać się po drogach, procedury firmy Bosch nie przewidują przeprowadzenia pełnego przeglądu technicznego pojazdu, na przykład przed wymianą oleju, w związku z czym pojazd był nadal użytkowany w tym krytycznym stanie. Spowodowało to dodatkowe zagrożenia dla kierowcy i pasażerów.

Ten użytkownik, z pojazdem VW Touran 2.0 TDI może mówić o bardzo dużym szczęściu, bo zdecydował się na przeprowadzenie u nas badań, weryfikacji i rekonesansu technicznego, co ujawniło stan krytyczny i szereg wad, usterek, nadmiernego zużycia. W trakcie okazało się, że turbosprężarka posiadała luz w stanie krytycznym, bardzo duża ilość oleju w układzie doładowania, ścieru metalicznego w oleju, misce olejowej, spaliny od dłuższego czasu wydostawały się do komory silnika, nie tylko powodując stwarzanie zagrożenia zdrowia i życia przez przedostawanie się tak istotnie trującego tlenku węgla do kabiny, to zwiększając ryzyko pożarowe. Ponadto dalsze czynności wykazały, że układ filtra cząstek stałych DPF, choć pokazywał wartości maksymalne nieco powyżej 300 mbar, w rzeczywistości był tak zapchany, że różnica ciśnień wynosiła nawet 3 krotnie więcej, co potwierdza celowe zaniżanie przez producentów istotnych parametrów diagnostycznych celem uniknięcia szybszego wykrycia postępujących niesprawności. To oczywiście, wraz z nieskutecznym układem separacji oparów oleju ze skrzyni korbowej doprowadziło do przyspieszonej destrukcji turbosprężarki a użytkownik może liczyć na bardzo duże szczęście, gdyż w takim stanie mogło dojść do rozbiegania silnika Diesla m.in w przypadku zassania sporej ilości oleju z układu doładowania czy gdyby wirnik uległ całkowitemu rozszczelnieniu, uszkodzeniu, co może się zakończyć np.: powstaniem katastrofy w ruchu drogowym.

Nie mówiąc już o częstym wypalaniu filtra DPF, zwiększonym zużyciu paliwa (co samo w sobie znacząco zwiększa obciążenie dla środowiska) czy prawie zużytym elemencie napędu pompy oleju, co nie tylko przyczyniało się do nadmiernego obciążania, trucia środowiska, nadmiernego generowania kosztów eksploatacyjnych użytkownikowi, to do stwarzania zagrożenia dla zdrowia i życia osobom jadącym, przebywającym w ciągu spalin tego pojazdu czy ryzyka zatarcia (po utracie należytego smarowania) i możliwości (tym bardziej w przypadku pojazdu w napędzie na cztery koła) wypadku czy powstania katastrofy w ruchu drogowym.

Dzięki ustaleniu zakresu krok po kroku pojazd został przywrócony do znacznie lepszej sprawności.

Jednak jak stanowi rzeczywistość, miliony samochodów, maszyn m.in. w Niemczech nie jest należycie i skutecznie sprawdzana, badana, kontrolowana podczas cyklicznych przeglądów technicznych (w tym podczas dokonywania pomiarów spalin) a producenci wiedząc o znaczących niedoborach wiedzy i kompetencji na rynku, po dziś dzień stosują niedozwolone praktyki, nieskuteczne a nawet sprzeczne z wymogami rozwiązania techniczne, wykorzystując dodatkowo w tych celach problem rynkowy jak np.: stosowanie badań spalin z wykorzystaniem urządzeń pomiarowych wykazujących nieodpowiednie czy zaniżone wyniki.



Powyżej zdjęcie omawianego VW Tiguan 2.0 TDI z przebiegiem ok. 247 000 km; widok po przekręceniu kluczyka przed uruchomieniem silnika



Powyżej zdjęcie omawianego VW Tiguan 2.0 TDI o przebiegu ok. 247 000 km: Widok podczas uruchamiania silnika – kontrolka „Check Engine” nie świeci się, a stan silnika, turbosprężarki, układu EGR, układu wydechowego, olejów, napędu pompy oleju, układu odparowania oparów z skrzyni korbowej oraz zanieczyszczeń w silniku, układzie

dotowym i układzie doładowania jest krytyczny. Lampka kontrolna nie zapalała się również podczas pracy, co oznacza, że system autodiagnostyki był nieskuteczny, nie spełniał wymagań i nie informował kierowcy o spadku osiągnięć, w tym o istniejących zagrożeniach.



Wykonany przez nas rekonesans techniczny, test skuteczności urządzeń i metodyki pomiarowej na rynku, w tym w wyniku zakupu kosztownych urządzeń marki Bosch (analizator BAE 60 i dymomierz BAE 70) wykazał, że już samo zastosowanie rurki o mniejszej średnicy i często znaczącej długości nawet do 7 metrów (odległość pomiędzy końcówką wkładaną do układu wydechowego a analizatorem spalin) w sposób skrajny i potężny zaniża wartości, stawiając tego typu urządzenia, wyniki z nich uzyskiwane jako całkowicie niemiarodajne.



Jednak przez lata (i po dziś dzień) stosowana jest taka forma pomiarów składu spalin, bo kto np.: w Niemczech posiada na tyle odpowiednie, synergiczne zrozumienie „całego mechanicznego organizmu” wiedzę, doświadczenie, wyniki niezależnych testów, badań, odpowiednią metodykę weryfikacyjną, w tym po prostu ludzką odwagę aby kwestionować rozwiązania techniczne światowych producentów pojazdów, komponentów do nich czy np.: urządzeń pomiarowych.

(zdjęcia)

Nie mówiąc już o tym, że notorycznie, jednostki napędowe potrafią być w stanie ostrzegawczym lub krytycznych a jednostka sterująca pracą silnika (całej jednostki napędowej) nie wykazuje błędów (czy nie zgłasza komunikatów na desce rozdzielczej) przez system OBD, bo producent tak zaprogramował czy zaprojektował zakres auto diagnostyki aby istotne problemy z działaniem jednostki napędowej, osprzętu nie były w tej formie szybko widoczne.

Samochód, pojazd bez problemów wyjeżdża z serwisu samochodowego (od dealera) od mechanika czy ze stacji kontroli pojazdów jako rzekomo sprawny, choć defacto jego stan nie został, nawet w sposób podstawowy, pod tym kątem, należycie sprawdzony.

Ma to oczywiście miejsce w przedmiotowym pojeździe jak i milionach innych pojazdów, maszyn, różnych producentów, gdyż jest to powszechnie stosowana praktyka od lat i do tej pory nie zakwestionowana, nie usunięta z rynku m.in. przez organy homologacyjne i kontrolne, na co posiadam całe mnóstwo przypadków poszkodowanych, dowodów i jestem w stanie zweryfikować, ustalić, udowodnić w całym mnóstwie następnych.

Oliwy do ognia dodaje odpowiedź z TÜV Rheinland (odpowiedź w załączeniu) które dokonało przeglądu przedmiotowego Porsche Cayenne S VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082 z której wynika, że choć prowadzą działalność w tak istotnym obszarze jak weryfikacja, kontrola i dopuszczanie pojazdów do dalszej eksploatacji (wykonywanie przeglądów okresowych HU pomiary emisji spalin AU) to nie postępują zgodnie m.in. z Rozporządzeniem UE 2018/858 co powinno być dla tego typu firm niczym codzienna mantra aby wstrzymywać z eksploatacji pojazdy m.in. nie spełniające wymogów. Zarazem nie widzą w tej sprawie jakiegokolwiek swojej odpowiedzialności choć codziennie stacje kontroli pojazdów działające pod ich patronatem działają sprzecznie z wymogami stanu techniki i prawa.

Thank you for your email.

Ms. xxxxxxxxxxxxxxxx forwarded your email to me because you sent her a document that mentions TÜV Rheinland Plus.

Please let us know what we can do for you. In your email, you mention feedback on Regulation (EU) No. 2018/858.

We, TÜV Rheinland Plus GmbH, have no connection to this regulation. Our business consists of registering and deregistering vehicles with the road traffic authority on behalf of our customers. This has no connection to this regulation.

Best Regards,

i.A. xxxxxxxxxxxxxxxx

Assistenz der Geschäftsführung

TÜV Rheinland Plus GmbH

Am Grauen Stein 33

51105 Köln

Dziękujemy za wiadomość e-mail.

Pani xxxxxxxxxxxxxxxxx przekazała mi Państwa wiadomość, ponieważ przesłali Państwo jej dokument, w którym pojawia się nazwa TÜV Rheinland Plus.

Prosimy o informację, w czym możemy Państwu pomóc. W wiadomości e-mail wspominają Państwo o uwagach dotyczących rozporządzenia (UE) nr 2018/858.

My, firma TÜV Rheinland Plus GmbH, nie mamy żadnego związku z tym rozporządzeniem. Nasza działalność polega na rejestrowaniu i wyrejestrowywaniu pojazdów w urzędzie ds. ruchu drogowego w imieniu naszych klientów. Nie ma to żadnego związku z tym rozporządzeniem.

Z poważaniem,

w imieniu xxxxxxxxxxxxxxxxx

Asystentka kierownictwa

TÜV Rheinland Plus GmbH

Am Grauen Stein 33

51105 Kolonia

Bardzo dziękujemy za Państwa wiadomość e-mail.

Ponieważ oficjalnie odpowiadają, że nie mają nic wspólnego z rozporządzeniem 2018/858, mimo że powinni to sprawdzać podczas przeglądów technicznych, a podczas pomiarów emisji spalin przeprowadzonych po 30 maja 2018 r. musieliby sprawdzić, czy doszło do naruszeń, nie tylko otwarcie przyznają, że nie wywiązują się należycie z istotnych obowiązków służbowych, technicznych i prawnych, ale także ujawniają prawdę o rynku badań technicznych pojazdów w Niemczech.

Ponadto problematykę motoryzacyjnego rynku niemieckiego wyjaśnia m.in. poniższa odpowiedź, otrzymana z ADAC (18.03.2020) w sprawie złożonego przez pełnomocnika innego poszkodowanego zapytania dotyczącego możliwości wykonania przez ekspertów z ADAC ekspertyzy technicznej w zakresie występowania i konsekwencji negatywnych zjawisk w nowym samochodzie na gwarancji - jak nadmierne przedostawanie się benzyny do oleju, samozapłonu LSPI i SPI itp. dobitnie potwierdza, że to m.in. potężny brak wiedzy i kompetencji na rynku, prowadzeniem działań technicznych, zarobkowych i kontrolnych przy jednoczesnym braku zrozumienia fundamentalnych praw fizyki i zjawisk zachodzących w spalinowych i hybrydowych jednostkach napędowych, przyjęcie błędnych założeń, w tym traktowanie producentów pojazdów niczym „Bogów” doprowadziło do takiej patologii na rynku jaką mamy dzisiaj.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Sehr geehrter Herr

vielen Dank für Ihre Anfrage, die wir intensiv und mit großem Interesse geprüft haben.

Wir bedauern sehr, dass wir Ihre äußerst detaillierten und extrem tiefgehenden Anforderungen NICHT erfüllen können. Denn zum einen liegen dem ADAC keinerlei – geschweige denn vollständige – Listen von Experten vor, die auch nur annähernd Ihren Anforderungen entsprechen würden. Wenn überhaupt, kennt man einzelne Experten bestenfalls aus persönlichen Kontakten. Hinzu kommt, dass Sie Fachwissen in einer extremen Nische verlangen, nämlich in Bezug auf den Honda R, der in Deutschland nur in sehr geringer Stückzahl zugelassen ist.

Dass das Fahrzeug aus Japan stammt, erschwert die Sache noch weiter, da es in Importländern selbst bei den Herstellerververtretungen meist keine absoluten „Deep-Diving“-Experten gibt.

Damit sind wir leider bei einem weiteren Hindernis angelangt: Wir befürchten stark, dass es die von Ihnen geforderten Experten überhaupt nicht gibt. Denn welcher externe Experte außerhalb des Herstellers sollte sich so tiefgreifendes Wissen aneignen? Dafür bräuchte er erst einmal mehrere Fahrzeuge, um diese nach der Demontage zu verstehen. Wer bezahlt sowohl die Fahrzeuge als auch die Experten? Und wer hätte davon einen Nutzen? Und würde die entstandenen Kosten übernehmen?

Wir entschuldigen uns ausdrücklich bei Ihnen, sehr geehrter Herr, dass wir Ihre Erwartungen leider noch nicht einmal ansatzweise erfüllen können.

Gerne bieten wir Ihnen jedoch an, dass Sie uns Ihr konkretes Problem mit einem Honda Type R schildern. Dann unterstützen wir Sie gerne dabei, hierfür eine Lösung zu finden.

Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

.....

ADAC Fahrzeugtechnik

Szanowny Panie

bardzo dziękujemy za Pańskie zapytanie, które przeanalizowaliśmy dogłębnie i z dużym zainteresowaniem.

Z wielkim żalem informujemy, że NIE jesteśmy w stanie spełnić Pańskich niezwykle szczegółowych i bardzo wnikliwych wymagań. Po pierwsze, ADAC nie dysponuje żadnymi – a tym bardziej kompletnymi – listami ekspertów, którzy choćby w przybliżeniu odpowiadałoby Pańskim wymaganiom. Jeśli w ogóle, to poszczególnych ekspertów znamy co najwyżej z osobistych kontaktów. Do tego dochodzi fakt, że wymaga Pan wiedzy

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

specjalistycznej w niezwykle wąskiej niszy, a mianowicie dotyczącej modelu Honda R, który w Niemczech jest zarejestrowany tylko w bardzo niewielkiej liczbie egzemplarzy.

Fakt, że pojazd pochodzi z Japonii, jeszcze bardziej komplikuje sprawę, ponieważ w krajach importujących, nawet w przedstawicielstwach producenta, zazwyczaj nie ma ekspertów o absolutnie dogłębnej wiedzy na ten temat.

W ten sposób dotarliśmy niestety do kolejnej przeszkody: obawiamy się, że eksperci, których Pan/Pani wymaga, w ogóle nie istnieją. Bo jaki zewnętrzny ekspert spoza kręgu producenta miałby zdobyć tak dogłębną wiedzę? W tym celu potrzebowałby najpierw kilku pojazdów, aby po ich demontażu zrozumieć ich budowę. Kto pokryłby koszty zarówno pojazdów, jak i ekspertów? I kto odniósłby z tego korzyść? A kto pokryłby powstałe koszty?

Serdecznie przepraszamy Pana, Szanowny Panie, że niestety nie jesteśmy w stanie nawet w najmniejszym stopniu spełnić Pańskich oczekiwań.

Chętnie jednak proponujemy, aby opisał nam Pan swój konkretny problem dotyczący Hondy Type R. Wówczas z przyjemnością pomożemy Panu w znalezieniu rozwiązania tej kwestii.

W razie pytań pozostajemy do Państwa dyspozycji.

Z poważaniem

.....

ADAC Fahrzeugtechnik

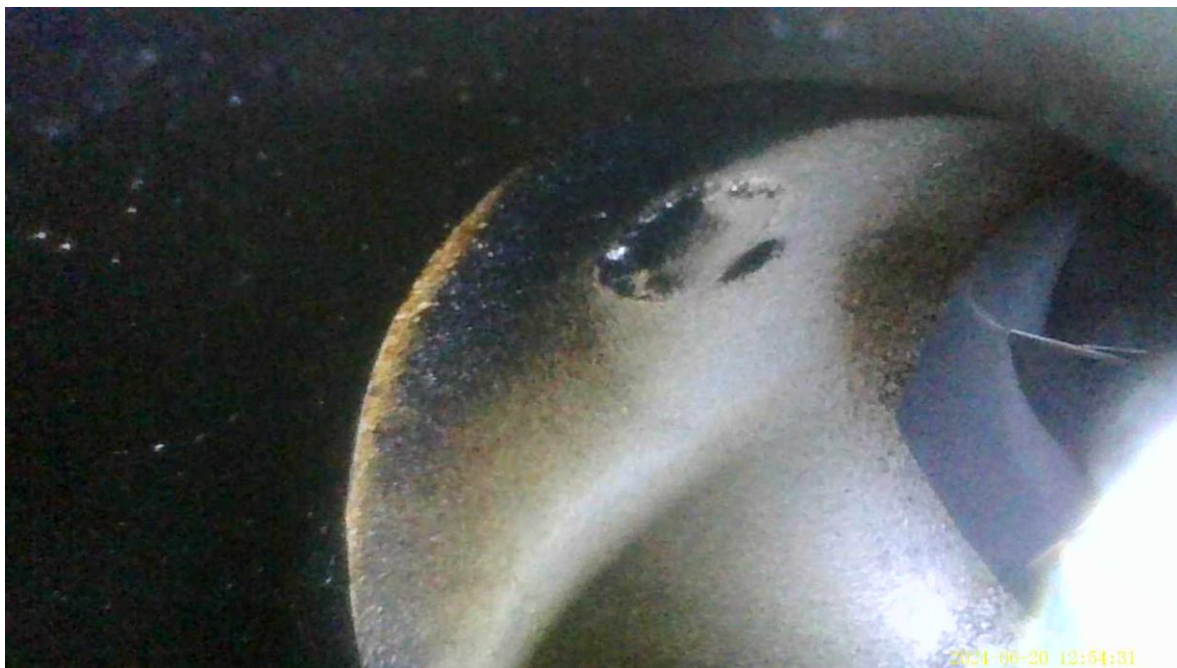
Przechodząc do kolejnych a konkretnych przypadków. Na okoliczność potwierdzenia nieskuteczności systemu kontroli technicznej pojazdów, badań emisji spalin i w wyniku tego sprzedaży pojazdów z wadami ukrytymi podaję kolejny przykład poszkodowanego (sprawa toczy się w Polsce m.in. dzięki zainicjowana działań przez Rzecznika Praw Konsumenta) który dokonał zakupu samochodu VW Passat 2.0 TDI VIN: WVVZZZ3CZGE164434 także z Niemiec (przez portal www.mobile.de).



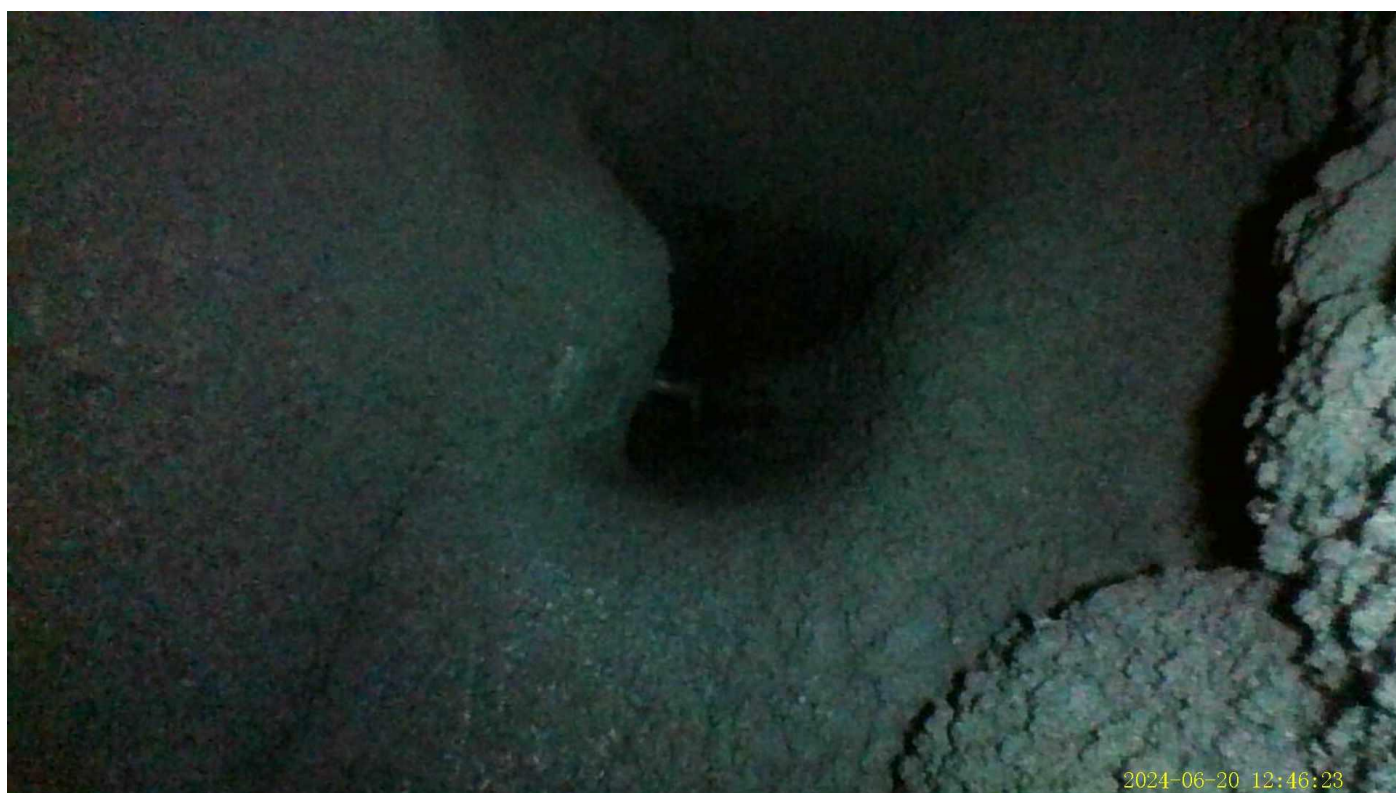
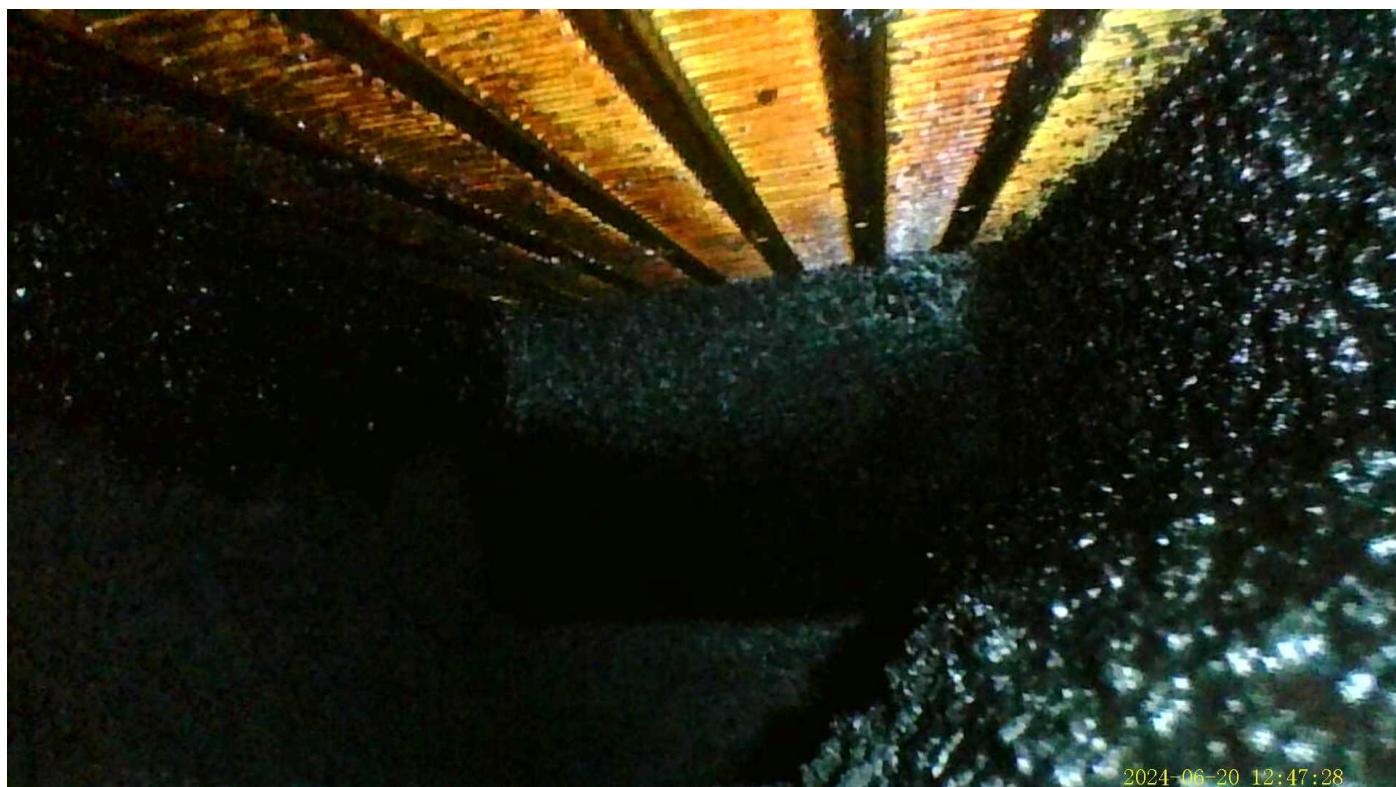
Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Samochód był sprawdzany a następnie serwisowany przez autoryzowaną stację obsługi **VW Rzepecki Mroczkowski w Poznaniu** lecz ten poszkodowany miał mniej szczęścia bo szereg wad ukrytych (w tym w wyniku nieskutecznych, sprzecznych z wymogami rozwiązań technicznych, zaleceń serwisowych, norm olejowych itp.) **mimo stosowania jak się okazało nieskutecznego oleju marki Millers NanoDrive C3 EE Performance 5W30 normy 504.507.00** mającego nawet jako nowy olej bardzo niskie parametry początkowe np.: jak liczna zasadowa a potrafiący mieć stan krytyczny, potwierdzony badaniem jedynie po 2244 przejechanych kilometrach a finalnie nadmiernego zużycia, nieodpowiedniego stanu, nieodpowiednich, nieskutecznych działań serwisowych. Mnóstwo opiłek w misce olejowej (w tym jak się następnie okazało w wyniku zastosowania bez wiedzy klienta naprawy gwintu korka spustowego oleju z miski olejowej – w postaci helikoil) zostały wykryte przeze mnie (temat helikoil przy rozbiórce u mechanika) w momencie, kiedy jednostka napędowa wymagała już rewizji - remontu kapitalnego lub wymiany silnika z osprzętem na nowy, co normalnie nie powinno mieć miejsca.





Powyżej widać stan na wlocie turbosprężarki, w tym widoczną i krytyczną ilość zanieczyszczeń oraz cząstek stałych, które powstały w wyniku przedostawania się oparów z skrzyni korbowej oraz spalin z drugiej fazy układu EGR; turbosprężarka i układ doładowania nie są przystosowane do transportu zanieczyszczeń – stan krytyczny, zakres niedopuszczalny – lampka kontrolna „Check Engine” była wyłączona (nie świeciła)



U góry: stan w wymienniku ciepła i przed wlotem do głowicy cylindrów – strona dolotowa – stan krytyczny, zanieczyszczenia i cząstki stałe przedostają się do komory spalania; stan ten potwierdza krytyczną nieskuteczność układu EGR, a także wydzielania oparów z skrzyni korbowej; krytyczny problem związany z niedostatecznym spalaniem mieszanki paliwowo-powietrznej – niedopuszczalny, mimo że pojazd bez problemów i z pozytywnym wynikiem przeszedł przeglądy serwisowe w autoryzowanym serwisie

Volkswagena Rzepecki Mroczkowski w Poznaniu, mieście, w którym znajduje się jedna z fabryk tego producenta samochodów.

Rekord Diagnostyki			
Nazwa	Wartość	Angieski	Metryczny
Ciśn.doładow.przed przepustnicą, obliczona wart.rzeczywista P q0p25 h Pa SWORD	2238.5	hPa	
ciśnienie doładowania, wartość wymagana Pres h Pa SWORD	2234	hPa	
Engine RPM Engine RPM	3990	rpm	
Filtr cząstek stałych, czuj.różn.ciśn.1 rząd 1, wart.nieprzetw. Pres h Pa SWORD	321	hPa	
Sonda lambda 1 rząd 1 za katalizatorem, wartość nieprzetworzona Fak uw b16 UWORD	1.1917		
Temperatura oleju silnikowego Temp Cels SWORD	97.2	degree C	
Temperatura płynu chłodzącego Engine Coolant Temperature	93	degree C	

Przedstawione powyżej dane diagnostyczne pokazują wyniki kontroli przeprowadzonej w rzeczywistych warunkach jazdy po drodze i przy naturalnym obciążeniu: dla tego silnika krytyczne wartości różnicy ciśnień w układzie DPF, zbyt mała nadwyżka tlenu, mieszanka paliwowo-powietrzna wyraźnie zbyt bogata, a kontrolka „Check Engine” nie zapaliła się.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: N-899-2	N-1045-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	63,87	43,55	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	11,12	8,564	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	168	179	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	4,34	4,56	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	5,80	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,66	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	4,59	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	281	737	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	4,02	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,18	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,34	
Krzem	ppm	ASTM D5185	181	118	
Sód	ppm	ASTM D5185	20	21	
Potas	ppm	ASTM D5185	1	2	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	4	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	5	130	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	159	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	5	118	

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	1950	1282	
Cynk	ppm	ASTM D5185	702	556	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	761	661	
Bor	ppm	ASTM D5185	47	16	
Magnez	ppm	ASTM D5185	12	12	
Wapń	ppm	ASTM D5185	1737	1490	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Poniżej przedstawiono wyniki badania oleju silnikowego Millers NanoDrive C3 5W30 zgodnie z normą VW 504.507.00, przeprowadzonego dopiero po przejechaniu około 2244 km od ostatniej wymiany oleju w autoryzowanym serwisie Volkswagena Rzepecki Mroczkowski w Poznaniu; stan oleju krytyczny, olej nie został prawidłowo wymieniony, w oleju znaleziono znaczne ilości paliwa i zanieczyszczeń, w tym również nowy olej o bardzo niskich wartościach początkowych – olej o tak niskich wartościach, jakie obowiązują dla klasy C3, nie powinien być sprzedawany ani stosowany. Pojazd z olejem w takim stanie nie powinien być wyjeżdżać na drogę ani być użytkowany.

Pojazd w chwili zakupu w Niemczech miał pozytywny wynik ze stacji kontroli pojazdów i pomiarów spalin (dane wskazują na przegląd wykonany w TUV Nord) choć z uwagi na zastosowane rozwiązania techniczne, przebieg, zakres i interwały serwisowy nie powinien otrzymać pozytywnego wyniku i nie powinien być dopuszczony do ruchu.



GŁOS
WIELKOPOLSKI

Wiadomości Sport Biznes Telemagazyn Zdrowie Kontakt z nami Podcasty Edukacja Dom

To on orzekł, że pancerny silnik 2.0 TDI Volkswagena Passata z Poznania nie nadaje się do dalszej eksploatacji. "Popełniono masę błędów"



Paweł Antuchowski

25 lutego 2025, 9:03

Skomentuj (16)

Udostępnij



Robert Halicki orzekł jednoznacznie, że samochód nie nadaje się do dalszej jazdy. fot. Waldemar Wylegalski/Roman Baran (archiwum)



Silnik w Volkswagencie zniszczony po wymianie oleju? Właściciel chce wymiany na nowy

Opilki metalu miały uszkodzić Volkswagena Passata z uważanym za pancerny silnikiem 2.0 TDI, zasilanym dieslem. Według właściciela samochodu opilki miały się tam znaleźć w wyniku nieprawidłowo przeprow...

Paweł Antuchowski

Wytyczne producenta są błędne?

Z jednej strony według eksperta sytuacja ta była niebezpieczna dla kierującego, a z drugiej strony w razie wypadku mógłby on zostać obciążony częściowo lub całkowicie winą, bo **samochód był w świetle prawa niesprawny**. Mimo że był serwisowany w ASO.

- Autoryzowane serwisy skupiają się głównie na sprawdzaniu i serwisowaniu pojazdów według danych i procedur producenta – przekazuje Halicki. - Te dane, procedury, zalecenia od dobrych 6 lat zostały zakwalifikowane jako poważne przestępstwo rynkowe. Niejednokrotnie może być to kwalifikowane jako zmowa rynkowa, dlatego cykliczny serwis, na przykład olejowy, jest robiony sprzecznie ze stanem techniki i prawa, bo mało kto traktuje olej zgonie z jego faktyczną funkcją jako istotnego elementu konstrukcyjnego silnika - opisuje.



Mimo, że w 2006 roku na jej instalację zgodził się Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu. Jednak po s...

Paweł Antuchowski

Ani PZU, ani warsztat nie uważają, że silnik jest do wymiany

Według Macieja Kielana do uszkodzenia jego samochodu z silnikiem diesla miało dojść w wyniku nieprawidłowego serwisowania pojazdu przez ASO Rzepecki Mroczkowski w Poznaniu, dlatego **domaga się on wymiany silnika na koszt warsztatu lub ubezpieczyciela - firmy PZU**.

Warsztat podkreśla, że samochód miał wzorcowe parametry, a samochód działał po wyjeździe z serwisu i po sprawdzeniu go w MyNano. Z kolei według PZU samochód można naprawić bez konieczności wymiany silnika na nowy.

Jesteś świadkiem ciekawego wydarzenia? Skontaktuj się z nami! Wyślij informację, zdjęcia lub film na adres: wydawca@glos.com

Sprawa została opublikowana w lokalnej gazecie „Głos Wielkopolski”

<https://gloswielkopolski.pl/to-on-orzekl-ze-pancerny-silnik-2-0-tdi-volkswagena-passata-z-poznania-nie-nadaje-sie-do-dalszej-eksploatacji-popelniono-masebledow/ar/c1p2-27259383>

Jednocześnie zarówno VW Rzepecki Mroczkowski w Poznaniu oraz importer olejów Millers w Polsce nie postąpili zgodnie z wymogami etyki, stanu techniki i prawa, do tej pory nie tylko nie pomagając poszkodowanemu – aktualnie naprawa jest realizowana w dużej mierze z własnych środków poszkodowanego a następnie będzie zmuszony do wszczęcia postępowania sądowego, to obydwa podmioty i związane z nimi marki nadal sprzedają pojazdy produkty, serwisują pojazdy czy niestety całe mnóstwo pojazdów jest użytkowanych m.in. po drogach w Polsce, nie wstrzymali sprzecznego z techniką i prawem prowadzenia działalności gospodarczej, co nie tylko działa na potężną szkodliwość społeczną, zagrożenia w ruchu drogowym, dla mienia, zdrowia życia i środowiska, to także działa na szkodę prowadzonej przez em nie działalności, oferowanych usług i produktów.

Co najgorsze w tym, w obydwu przypadkach dowody i wiedze posiadali profesjonalni pełnomocnicy – kancelarie Prawne lecz z posiadanych informacji nie zobligowały swoich klientów do należytego postępowania zgodnie z wymogami techniki i prawa czy tym bardziej do zaprzestania dalszego łamania prawa, co czyni ich współwinnymi dalszych, możliwych szkód, naruszeń, zagrożeń itp.

(zdjęcia)

Do tego przeprowadzony przeze mnie w grudniu 2024 roku z udziałem kolejnego, innego klienta (wcześniej również poszkodowanego przez zakup pojazdu z Niemiec) potencjalny zakup kontrolowany pojazdu na terenie Niemiec wykazał, że w wielu przypadkach pojazdy oferowane do sprzedania np.: na portalu www.mobile.de choć posiadają wady konstrukcyjne a z tego tytułu wynikające nadmierne zużycie, mimo wymogu prawnego o konieczności informowania potencjalnego kupującego o tego rodzaju wadach, informacje nie były wyszczególnione a wielu sprzedawców odmówiło wnikliwej, niezależnej weryfikacji pojazdów, choć jednocześnie oferowali płatną gwarancję na pojazd.

Dopiero po obszernych poszukiwaniach udało się znaleźć (dopiero blisko granicy z Holandią) otwartego na takowe sprawdzenie sprzedawcę – dealera kilku marek pojazdów, który oferował do sprzedania poszukiwany model samochodu, czyli Hondę CRV 2.0 benzyna VIN: SHSRE5770FU302661

Jak się okazało, choć pojazd miał niedawno wykonany przegląd techniczny z wynikiem pozytywnym i ważne pomiary emisji spalin, to zweryfikowany jego stan nie spełniał wymogu, gdyż filtr powietrza był w stanie krytycznym (mocno zabrudzony, zapchany, zanieczyszczenia przedostawały się na stronę czystą - niedopuszczalne) olej silnikowy w stanie krytycznym (choć miał niewielki przebieg) olej przekładniowy stan krytyczny (nie był wymieniany od nowości choć pojazd w chwili zakupu miał 8 lat) stan świec zapłonowych również, co zostało potwierdzone wykonanym zakresem rekonesansu technicznego, diagnostycznym i badaniami olejów w formie przyczynowo skutkowej.

Dzięki zrozumieniu, otwartości i chęci współpracy, niemiecki sprzedawca wykonał zalecone przeze mnie (wg mojej technologii i procedur) dodatkowe czynności, w tym pomagając w efektywnym działaniu wskazaniem kontaktu do kolejnego, sąsiedniego serwisu (w tym przypadku ASO Honda) i oprócz tego, że pojazd finalnie został zakupiony, to można było doprowadzić go do stanu warunkowego celem transportu do Polski.



Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: N-1842-2	N-1842-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	62,30	58,65	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	10,65	10,08	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	162	160	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	10,27	5,79	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	16,25	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	12,49	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	14,77	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	780	1380	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,77	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,41	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,09	

Krzem	ppm	ASTM D5185	5	84	
Sód	ppm	ASTM D5185	8	18	
Potas	ppm	ASTM D5185	2	7	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	3	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	2	28	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	14	20	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	2423	1679	
Molibden	ppm	ASTM D5185	918	164	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1203	978	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	840	672	
Bor	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Magnez	ppm	ASTM D5185	18	29	
Wapń	ppm	ASTM D5185	4566	2911	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Powyżej przedstawiono wyniki badania oleju silnikowego tego pojazdu, przeprowadzonego zgodnie z danymi około 1 500 km po wymianie oleju. Choć pojazd przeszedł przegląd techniczny przy oleju w takim stanie, jego stan jest krytyczny, a wymiana oleju nadal nie była planowana. Ponadto w wielu przypadkach firmy ubezpieczeniowe mogą wymagać stosowania dodatków do oleju, jak np. firma GGG Garantie, a takie dodatki – mimo że nie powinny być stosowane np. w silniku z olejem w takim stanie – były dodawane od lat, bez żadnej kontroli ani weryfikacji ze strony kogokolwiek.



Jednocześnie olej ten – nawet w stanie fabrycznie nowym – nie spełniał rzeczywistych wymagań tego silnika, ponieważ jego skład znacznie sprzyjał samozapłonowi, obciążeniom wewnętrznym, a co za tym idzie – zwiększonemu zużyciu silnika, zużyciu paliwa oraz nadmiernej emisji zanieczyszczeń z układu wydechowego.



Dzięki wyrozumiałości sprzedawcy tego pojazdu olej został wymieniony, jednak zanieczyszczenia usunięto tylko częściowo, bez całkowitego przepłukania silnika; następnie pobrano próbkę w celu przeprowadzenia badań – de facto dopiero po przejechaniu 1 km do innego warsztatu, aby tam dokonać kolejnej wymiany oleju.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: N-1842-4	N-1842-3	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	70,08	66,24	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	12,00	11,48	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	169	169	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	7,98	7,23	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,57	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,16	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,13	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	297	461	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,11	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,10	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,00	
Krzem	ppm	ASTM D5185	<1	3	
Sód	ppm	ASTM D5185	68	55	
Potas	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	3	12	

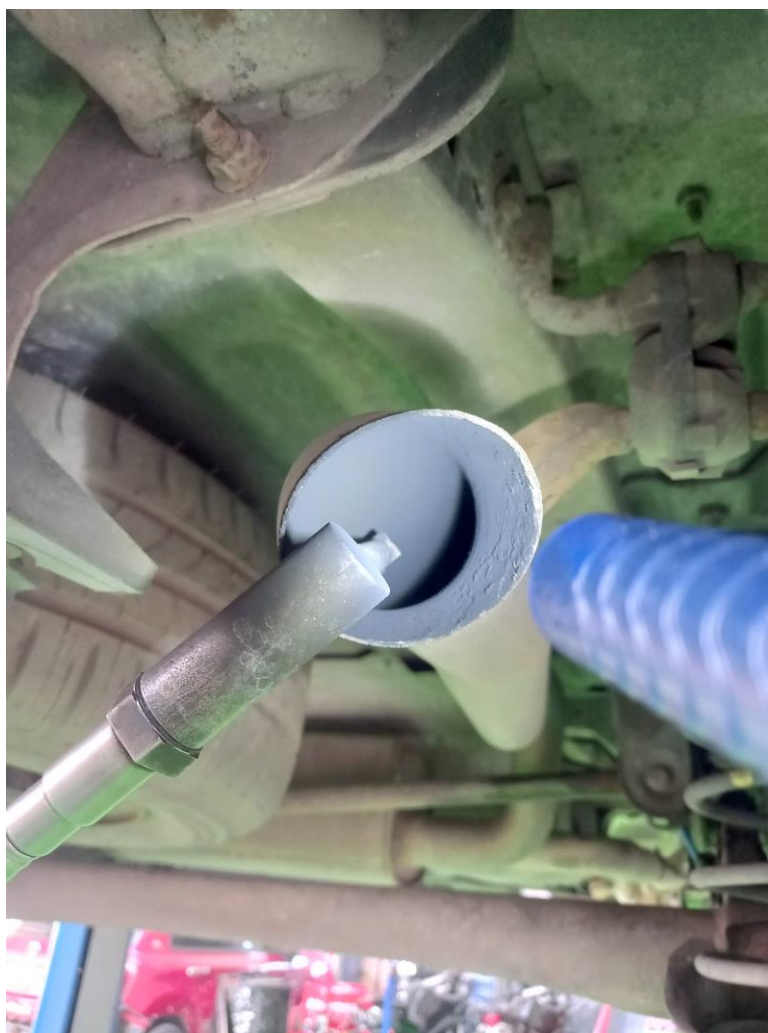
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	2	8	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	1563	1699	
Molibden	ppm	ASTM D5185	56	85	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1000	1065	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	719	747	
Bor	ppm	ASTM D5185	343	263	
Magnez	ppm	ASTM D5185	706	561	
Wapń	ppm	ASTM D5185	1093	1654	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Wyniki powyższej analizy oleju, przeprowadzonej 1 km po wymianie oleju w silniku, wskazują wprawdzie na poprawę w porównaniu z dotychczasową procedurą, jednak pojazd nadal nie mógł kontynuować jazdy z tym olejem, w związku z czym konieczna była kolejna wymiana oleju zgodnie z technologią MyNano.

Jednak jego stan początkowy wykazał, że ten pojazd, w takim stanie jak był wcześniej, nie powinien otrzymać pozytywnego wyniku na stacji diagnostycznej a gdyby nie taki kontrolowany, pełny technicznie zakup, wraz z wykonaniem szeregu dodatkowych czynności włącznie (jeszcze przed powrotem do Polski) to pojazd stwarzałby nie tylko nadmierne zagrożenie na drodze, to postępowaloby niszczenie mienia o znaczącej wartości czy znacząco zwiększone obciążenie środowiska przez zwiększone zużycie paliwa, nieodpowiednie spalanie mieszanki, podwyższoną emisję szkodliwych spalin i zjawiska synergiczne.

W przypadku zakupu tej Hondy CRV, kupujący miał szczęście. Jednak ten zakup kontrolowany, moja obecność była efektem wykonanych przeze mnie badań, zakresu diagnostycznego, rekonesansu technicznego wcześniejszego pojazdu klienta Citroen C8 2.0 HDI VIN: VF7EBRHH8BZ005775 (finalnie konieczności wstrzymania pojazdu z ruchu) w wyniku którego (przez sprowadzenie samochodu z Niemiec) z szeregiem wad ukrytych (technicznych i prawnych) nadmiernego zużycia był również poszkodowanym.





W rurze wydechowej stwierdzono obecność niebezpiecznego osadu, a pojazd był wyposażony w filtr cząstek stałych (FAP). Pomiar wartości lambda wykazał niebezpieczne wyniki, które mogą prowadzić do nieprawidłowości w pracy silnika wysokoprężnego, a także do uszkodzeń tłoka i innych podzespołów. Mimo to pojazd został uznany za bezpieczny do ruchu drogowego podczas przeglądów technicznych zarówno w Niemczech, jak i w Polsce.

Z chęci uniknięcia podobnego problemu (przy zakupie kolejnego pojazdu) w drodze prowadzonej przeze mnie niezależnej weryfikacji, kontroli rynku uczestniczyłem w całym procesie poszukiwania, kontroli, nabycia kolejnego pojazdu po zmniejszeniu negatywnych zjawisk występujących w tego rodzaju jednostkach napędowych.



Widok znacznej ilości zanieczyszczeń oraz wyciekającego oleju z rury układu doładowania przed wlotem do kolektora dolotowego – stan krytyczny, wskazujący na skrajną nieskuteczność układu filtracji powietrza, układu odpowietrzania skrzyni korbowej oraz układu diagnostyki silnika

Finalnie w ramach prowadzonych naszych działań, pojazd Citroen C8 2.0 HDI VIN: VF7EBRHH8BZ005775 został przez nas przejęty w ramach uzgodnień z poszkodowanym wraz z prawami do całej jego historii.

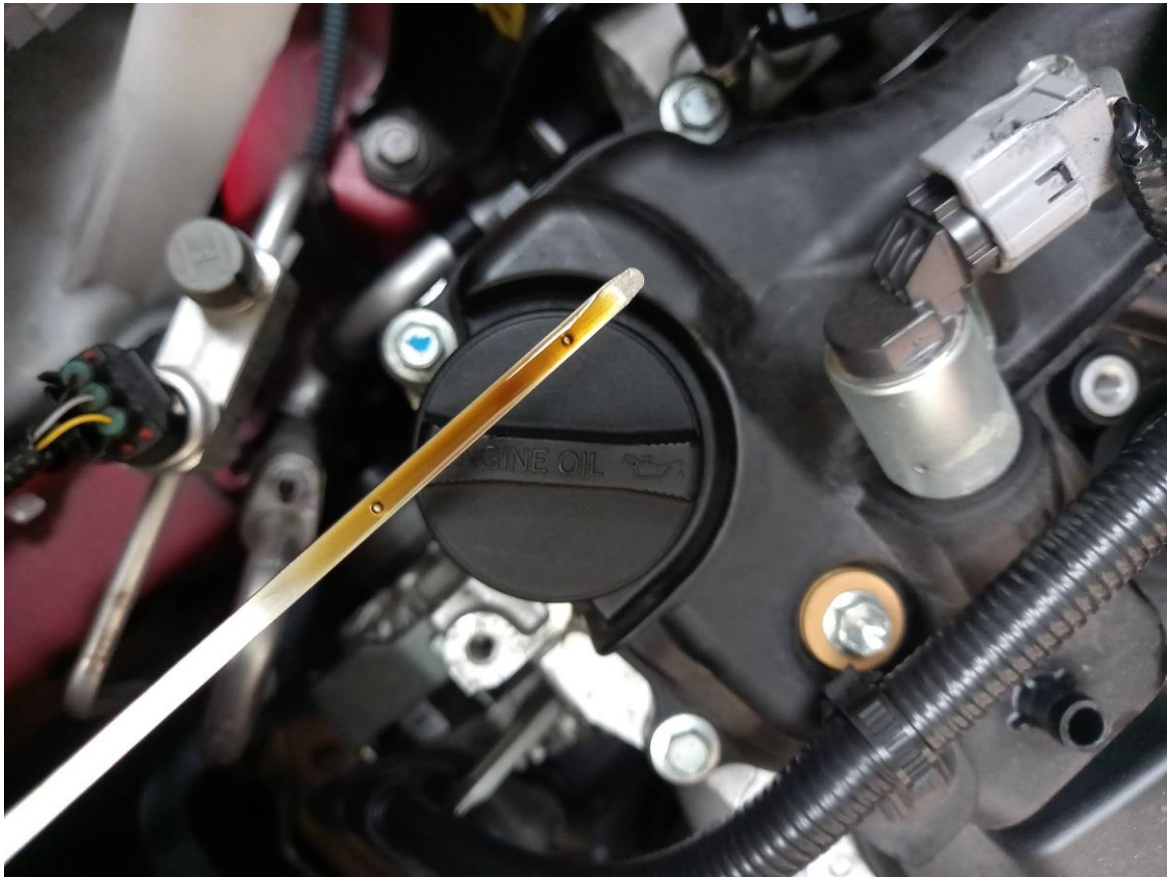


Stwierdzono wyciek spalin z okolicy dźwigni sterującej zmienną geometrią turbosprężarki, a także nieszczelność w układzie, w wyniku której olej wyciekał z układu doładowania; spaliny były częściowo wyczuwalne w kabinie pasażerskiej, przy czym stwierdzono podwyższoną zawartość tlenku węgla; kierowca i pasażerowie ulegli zatruciu spalinami.

Kolejny fakt – zdarzenie, tym razem poszkodowanej z Niemiec, która zakupiła przez portal www.mobile.de od profesjonalnego sprzedawcy, używaną, z bardzo małym przebiegiem (ok. 8100 km) Toyotę Yaris 1.3 benzyna VIN: VNKKJ3D3XoA363337 z gwarancją, pojazd zarejestrowany w Niemczech a z przeprowadzonego zakresu diagnostycznego i rekonesansu technicznego, choć pojazd miał ważny przegląd techniczny, nie były wyszczególnione wady ukryte, pojazd okazał się po powodziowy, nadmierny poziom oleju silnikowego z uwagi na intensywnie wyczuwalny zapach benzyny z oleju, istotne rysy na gładziach cylindrowych mimo tak małego przebiegu. Choć zakres miał obejmować badania olejów to z uwagi na stan popowodziowy musiałem odstąpić od wykonania dalszych działań. Poszkodowana zwróciła pojazd i to z zapewnieniem, że pojazd w takim stanie czy nieskutecznie nie naprawiony, z kolejnym ukrywaniem jego historii nie zostanie dalej sprzedany, chyba, że jako niepełnowartościowy, z wadami ukrytymi lub zełomowany. To dopiero dzięki mojej weryfikacji, poszkodowana kilka miesięcy po zakupie tego pojazdu, z uwagi na powyższe, w formie polubownej dokonała w/w zwrotu tego pojazdu.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)





Ölwechsel ☒ | Service ☒
durchgeführt

am 17.02.2025
bei km 8107

Nächster Ölwechsel/Service
spätestens bei km 28107
bzw. Monat/Jahr 2/26

☒ lt. Serviceanzeige

Gute & sichere Fahrt
wünscht Ihnen:

Autohaus Bundschuh
Andreas & Florian Bundschuh GbR
Sudetenstr. 74 · 64385 Reichelsheim
Tel. 06164 515 700-0
info@autohaus-bundschuh.de

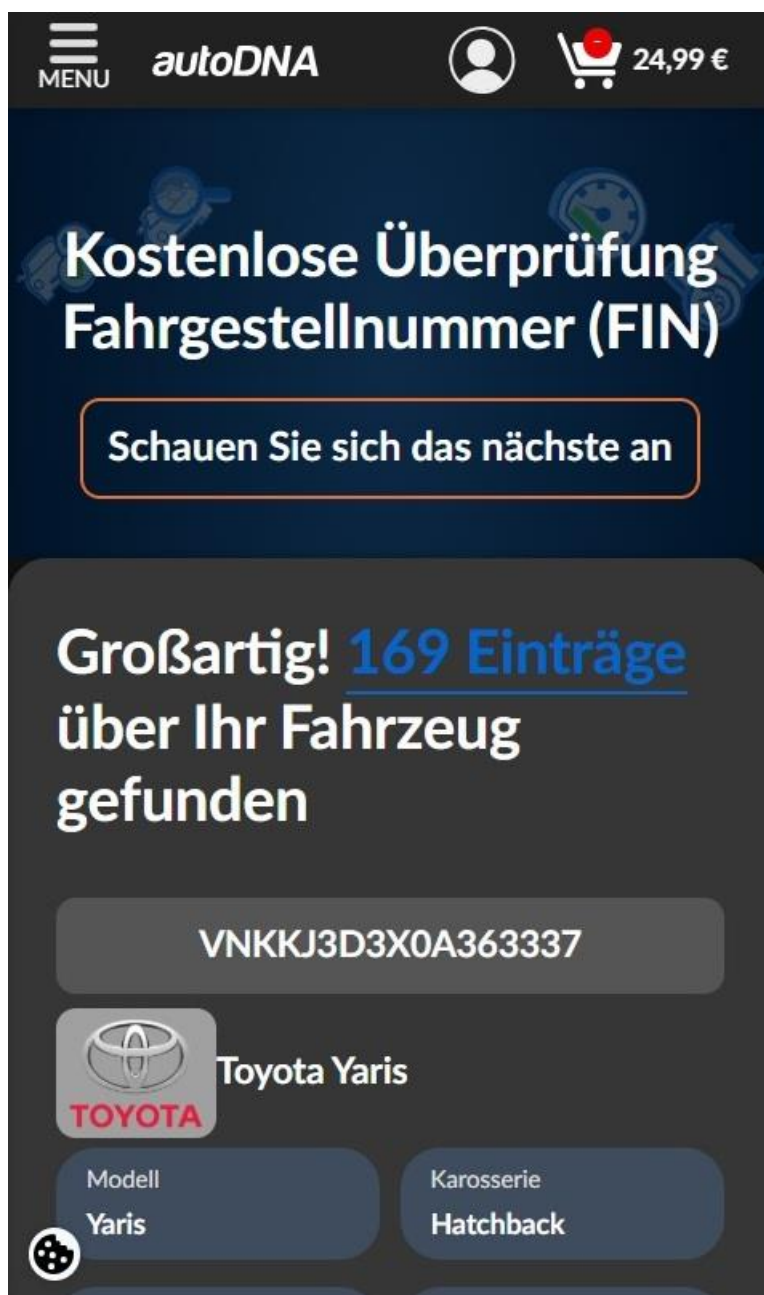
(Stempel/Unterschrift)





Oczywiście i ona może mówić o szczęściu, bo nie tylko użytkując pojazd ryzykowała zakresem zdrowotnym (sporo zanieczyszczeń nadal było w pojeździe – ukrytych pod wygłuszaniami, wykładziną itp.) to ryzykiem awarii elektryki, elektroniki, skróconymi przebiegami między naprawczymi czy nawet zwiększonym ryzykiem pożarowym włącznie, co przy jeździe np.: 140 km/h na godzinę na autostradzie mogłoby się skończyć tragedią.

Jednocześnie po ponad roku od zdarzenia, sprawdzając historię tego pojazdu, początkowo przez portal rekomendowany przez Polskie Ministerstwo Cyfryzacji, w systemie CEPIK – Carfax, całkowity brak informacji o tym pojeździe. Weryfikując przez inny portal autoDNA pojazd informacje sugerują, że w/w Toyota Yaris jest nadal zarejestrowana, użytkowana, brak pełnej historii serwisowej i co istotne brak informacji, że pojazd był spowodziowy.



Wysłane do Autohaus-Bundschuh.de który z informacji uczestniczył w sprzedaży lub pośredniczeniu w sprzedaży tego pojazdu, dokonywał również serwisu, zapytania o aktualny status tego pojazdu, na jakich zasadach został dalej sprzedany, mimo informacji o konieczności dalszego procedowania wyjaśnienia historii tego pojazdu pozostały do dnia 21.06.2026 bez odpowiedzi i bez kontaktu telefonicznego ze strony tego Autohaus.

From: MyNano.pl [<mailto:biuro@mynano.pl>]

Sent: Thursday, June 18, 2026 3:21 PM

To: 'info@autohaus-bundschuh.de'

Subject: erfolgte Überprüfung eines Fahrzeugs der Marke Toyota Yaris 1.33 VVTI, Baujahr 2016 (Farbe: rot) mit der Fahrgestellnummer VIN VNKKJ3D3X0A363337

Guten Tag,

im Rahmen der von uns durchgeführten Marktkontrolle haben wir die im letzten Jahr erfolgte Überprüfung eines Fahrzeugs der Marke Toyota Yaris 1.33 VVTI, Baujahr 2016 (Farbe: rot) mit der Fahrgestellnummer VIN VNKKJ3D3X0A363337.

Nach unseren Informationen haben Sie das oben genannte Fahrzeug verkauft, und nach unserer Überprüfung haben wir dessen Rücknahme akzeptiert. Unter Berücksichtigung der aktuell bei autoDNA durchgeführten Überprüfung es liegen keine Informationen über Schäden vor – es war hochwasserbetroffen, wies übermäßige Kratzer an den Zylinderlaufbahnen auf, es gelangte übermäßig viel Benzin in das Motoröl usw., und die Daten deuten darauf hin, dass es nicht aus dem Verkehr gezogen wurde und weiterhin genutzt wird.

Angesichts dessen bitten wir Sie daher um unverzügliche Klärung:

Haben Sie das oben genannte Fahrzeug als minderwertig, zu einem reduzierten Preis und mit versteckten technischen und rechtlichen Mängeln verkauft?

Oder haben Sie dieses Fahrzeug nach Durchführung aller notwendigen Reparaturen als fahrtüchtig verkauft?

Wurde das Fahrzeug als voll funktionsfähiges Fahrzeug für den normalen Gebrauch verkauft, oder wurden alle versteckten Mängel beseitigt, einschließlich derer, die zu Störungen im Motor und im Getriebe führen?

Wir bitten um eine unverzügliche Antwort.

**Mit freundlichen Grüßen
MyNano High Automotive**

Guten Tag,

unter Berücksichtigung der Ihnen gestern zugesandten Nachricht über eines Fahrzeugs der Marke Toyota Yaris 1.33 VVTI, Baujahr 2016 (Farbe: rot) mit der Fahrgestellnummer VIN VNKKJ3D3X0A363337 und der bei der KBA eingereichten Meldung (sowie anderer Behörden ebenfalls) einschließlich der Veröffentlichung eines offenen Briefes am 21. Juni, der auf beispiellose Marktmanipulationen hinweist, eine Reihe von Verstößen, das Ausbleiben von Informationen Ihrerseits sowie das Fehlen einer Stellungnahme werden Sie mit Sicherheit in eine Lage bringen, die auf eine Reihe von Verstößen hindeutet, nicht nur bei diesem Fahrzeug, sondern auch bei anderen verkauften und gewarteten Fahrzeugen. Wir erwarten Ihre Antwort noch heute bis 18:00 Uhr.

Wir bitten um eine unverzügliche Antwort.

**Mit freundlichen Grüßen
MyNano High Automotive
Technology Spółka z o.o.**

Dodatkowo próby weryfikacji historii serwisowo naprawczej poprzez autoryzowanych dealerów marki Toyota u jednego w Polsce (w Opolu Toyota Szic) i u jednego w Niemczech Toyota Beckum Bernhard Grabenmeier GmbH zakończyły się niepowodzeniem, gdyż u dealera w Polsce przekazano, że nie posiadają dostępu do danych pojazdów serwisowanych w Niemczech a kolejny, że nie udzieli dostępu do informacji z uwagi na ochronę danych osobowych, choć nie chodziło o ujawnianie danych użytkownika, właściciela a o weryfikację pojazdu po jego numerze VIN.

Tym samym chcąc sprawdzić historię dokonywanych przeglądów technicznych tego pojazdu HU oraz AU, mimo, że powstał u Państwa centralny system z możliwością dostępu on-line, wymagane jest posiadanie specyficznych danych otrzymywanych od jednostki sprawdzającej pojazd, co jednocześnie uniemożliwia sprawdzenie historii, wiarygodności informacji przedstawianych np.: przez sprzedawcę pojazdu w formie niezależnej przyczyniając się jednocześnie do wspierania powszechnej w tej branży przestępczości zawodowej.

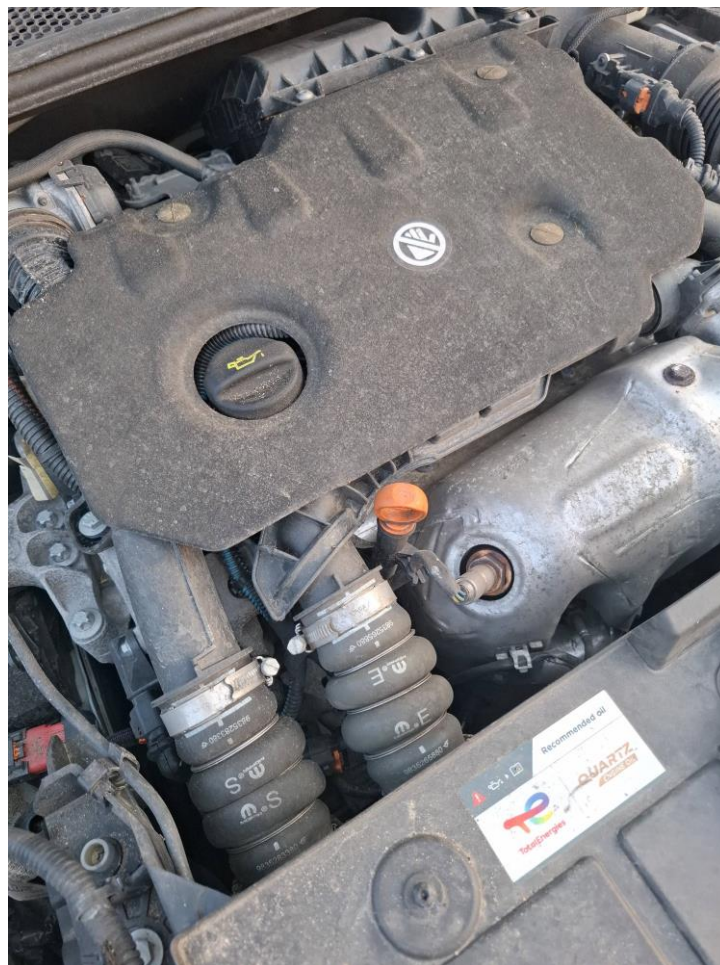
Dla przykładu w Polsce system CEPIK umożliwia każdemu sprawdzenie historii przeglądów, ich wyników, stanów liczników z chwili odczytu itp. co daje szerszą możliwość weryfikacji i choć całe mnóstwo pojazdów również otrzymuje pozytywny wynik z dokonanych przeglądów a tak nie powinno być, to dostęp do tego rodzaju istotnych informacji istotnie wpływa np.: na decyzję o zakupie pojazdu.

Do tego takie sprawy wykazały, że firmy świadczące usługi sprzedaży historii serwisowych pojazdów czy informacji, danych o nich, z których korzystają na masową skalę zainteresowani np.: zakupem pojazdu działa również sprzecznie z wymogami stanu techniki i prawa, bo choć nie posiadają dostępu do wszystkich istotnych informacji, nie posiadają należytej do oceny i weryfikacji danych pojazdu wiedzy, kompetencji i technologii, oferują na masową skalę takie usługi i niejednokrotnie wskazując na wartość pojazdu, informacje sugerujące np.: bardziej bezpieczny zakup, choć fakty temu przeczą. To również wypełnia działania ujęte definicją przestępstwa zawodowego.

Tym samym na tym w sposób spreczny i niedopuszczalny korzystają z tego zjawiska finanse danego Państwa, bo choć powinny przeciwdziałać nieuczciwej konkurencji, nieuczciwym praktykom rynkowym, dopuszczenia do sprzedaży pojazdów, części, materiałów serwisowych nie spełniających faktycznych wymogów, choć powinny weryfikować rynek pojazdów używanych czy usługi z tym związane, to czerpią korzyści finansowe w postaci podatków, opłat itp., wspierając niejednokrotnie wypełniające znamiona zorganizowanych grup przestępczych np.: firmy czy marki, uczestnicząc w zjawisku prania pieniędzy czy prania brudnych pieniędzy na szkodę należycie działających przedsiębiorców, producentów, sprzedawców oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dla zdrowia, życia i środowiska.

To kolejna uszkodzona (również z Niemiec) pojazd zarejestrowany, użytkowany w Niemczech – Citroen z silnikiem Diesla o pojemności 1.5 normy Euro 6d, przebieg ok. 100 000 km (użytkowniczka nie chciała podawać numeru VIN do publicznej wiadomości)

posiadający ważny przegląd techniczny (HU), wyniki emisji spalin (AU) jako pozytywny a spaliny wydostają się przy samej turbosprężarce, stan w końcowej części układu wydechowego dramatyczny (mnóstwo sadzy), poszkodowana zgłaszała wyczuwalne spaliny w kabinie lecz mimo podjętych prób, jak do tej pory nie uzyskała należytych napraw, pojazd nie został wstrzymany z ruchu, choć grupa Stellantis przyznała się do problemów z tymi silnikami, podobno są objęte kampanią lecz jak widać skrajnie nieefektywną bo bez należytej kontroli, presji, kar ze strony organów kontrolnych. Na jednym z przeglądów w sieci serwisowej, zamiast dokonania wymiany turbosprężarki i usunięcia przyczyn, konsekwencji itp. dokonano jedynie wyczyszczenia obudowy, wmawiając użytkownikce pojazdu, że to normalne i wszystko jest w porządku.





Powyżej widoczne są zdjęcia przedstawiające turbosprężarkę i wydostające się spaliny, a także wnętrze końcówki układu wydechowego – jest to stan niedopuszczalny, ponieważ spaliny nie mogą przedostawać się pod maskę; zgodnie z wymogami tej normy emisji spalin końcówka układu wydechowego powinna być czysta.

Silnik ten wykazuje szereg wad, w tym nieodpowiednią konstrukcję, a co za tym idzie – niewystarczającą skuteczność układu wydechowego.

Poniżej znajduje się dokument techniczny, który otrzymały autoryzowane warsztaty koncernu Stellantis (dokument ten został nam udostępniony przez jednego z klientów, których dotyczy ta sprawa). Wskazuje się w nim, że widoczność spalin w okolicy turbosprężarki jest zjawiskiem normalnym, zgodnym z definicją, i że nie należy wymieniać żadnych części – co stanowi niedopuszczalne postępowanie; Zalecenia te nie tylko spełniają znamiona zмовы rynkowej, ale także wskazują na świadomość istnienia poważnej wady i jej bagatelizowanie poprzez twierdzenie, że jest to normalne zjawisko, mimo że jest to sprzeczne z logiką, techniką i prawem oraz lekceważy podstawowe wymogi bezpieczeństwa dotyczące zdrowia, życia, środowiska oraz mienia.

STELLANTIS PARTS & SERVICES					
Technical Service Bulletin (TSB)					
REFERENCJA	B1HW01ULQ0	DATA	03/02/2025	WERSJA	2
POJAZDY	RIFTER (K9) I SILNIK TYPU DV				
EFEKTY OPISYWANE PRZEZ KLIENTA	INFORMACJA:W POBLIŻU TURBOSPŘEŽARKI WYCZUWA SIĘ LEKKI ZAPACH SPALIN I/LUB WIDOCZNA JEST SADZA				
POCHODZENIE	W NIEWIELKIM STOPNIU WYDOSTAWANIE SIĘ SPALIN PRZEZ DŹWIGNIĘ STERUJĄCĄ ZMIENNĄ GEOMETRIĄ TURBOSPŘEŽARKI				

WARUNKI WYSTĄPIENIA

Obserwując obszar w pobliżu turbosprężarki

RESUME INTERVENTION APRES-VENTE

OBOWIAZKOWE : Wszyscy pracownicy wykonujący naprawy pojazdów wyposażonych w akumulatory trakcji muszą ukończyć szkolenie poświęcone samochodom elektrycznym i być upoważnieni do wykonywania prac na tych samochodach(przestrzegać aktualnych przepisów obowiązujących w danym kraju)

Informacja o przeprowadzanych czynnościach.

PRISE EN CHARGE

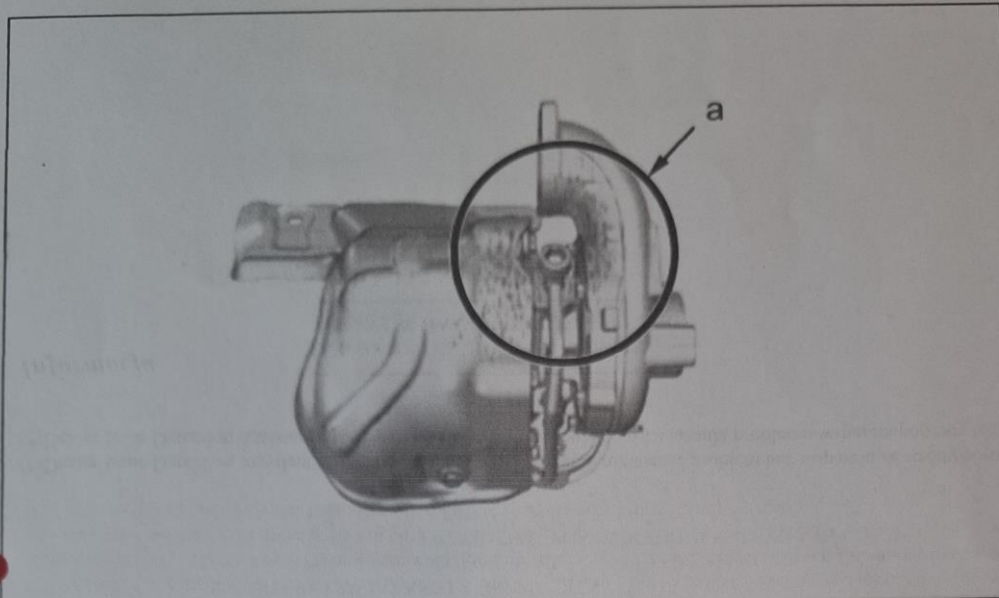
Do niniejszej noty nie należy stosować żadnego fakturowania.

ROZWIĄZANIE SERYJNE

UWAGA : W przypadku USTERKI ZWIĄZANEJ Z BEZPIECZENSTWEM, i tylko w tym przypadku, przestać Dealer Issue Detection Bezpieczeństwo (DID S), aby otrzymać zalecenia, których należy przestrzegać, nawet jeśli ten dokument ma zastosowanie. Jeśli to nie jest usterka związana z bezpieczeństwem, w PRZYPADKU PONOWNEGO WYSTĄPIENIA (RECYDYWA) po zastosowaniu tego dokumentu, sporządzenie Dealer Issue Detection DID (*) jest obowiązkowe(Patrz poniżej)

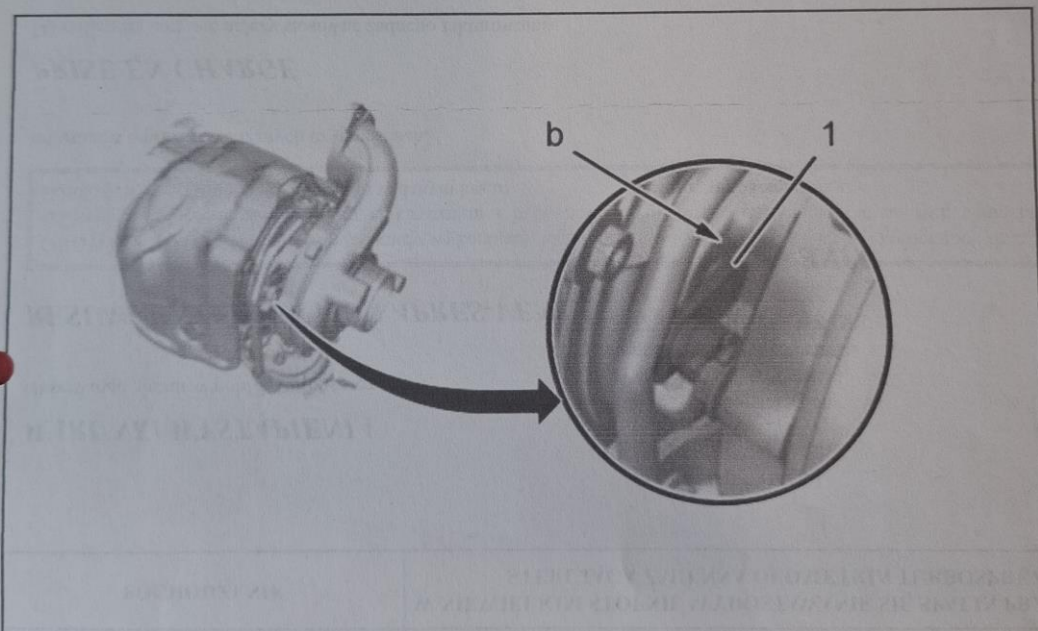
(*)Dealer Issue Detection Incydent (DID I), jeżeli ASO była w stanie rozwiązać problem bez wsparcia ze strony pomocy technicznej.
(*)Dealer Issue Detection Assistance (DID A), jeżeli ASO potrzebuje do rozwiązania problemu wsparcia pomocy technicznej.

Informacja



Rysunek : B1HWZZ5D

Możliwe jest przedostawanie się sadzy w pobliżu turbosprężarki (w "a").



Rysunek : B1HWZYD

Możliwe jest przedostawanie się sadzy w pobliżu wału dźwigni sterującej (1) zmiennej geometrii turbosprężarki (w "b"). Otwór w wale dźwigni sterującej zmiennej geometrii turbosprężarki (1) nie jest całkowicie uszczelniony. Zauważenie niewielkich śladów sadzy w tym miejscu to normalne zjawisko.

UWAGA : Podczas regeneracji filtra cząstek stałych możliwy jest wyczuwalny zapach spalin we wnętrzu nadwozia. Brak związku obecnością sadzy na korpusie turbosprężarki

Działanie jest zgodne z definicją. Nie wymieniać części.

To są zdjęcia innego samochodu z silnikiem 1,5 BlueHDI (130 KM) i przebiegiem ok. 65 000 km





Powyższe zdjęcia pokazują poważną nieskuteczność systemu odprowadzania oparów z skrzyni korbowej, spowodowaną między innymi pogorszeniem się szczelności dynamicznej, nadmiernymi oporami, stratami wewnętrznymi oraz całkowitym zanieczyszczeniem końcowego odcinka układu wydechowego czarnym smarem i sadzą w pojeździe spełniającym normę Euro 6d.



Powyższe zdjęcia przedstawiają wynik procesu płukania metodą statyczno-dynamiczną w technologii MyNano w automatycznej skrzyni biegów Aisin (wersja 8-biegowa), montowanej w wielu pojazdach. Skrzynia ta nie tylko ma poważną wadę konstrukcyjną – ukryty wewnątrz filtr hydrauliczny, którego nie da się wymienić bez demontażu skrzyni – ale także całkowicie narusza wymagane normy dotyczące oleju. Ponadto producent, importer,

dealerzy samochodowi oraz autoryzowane warsztaty nie przewidują wymiany oleju przez cały okres eksploatacji pojazdu – jest to niedopuszczalne i prowadzi do pogorszenia bezpieczeństwa jazdy, zwiększonego obciążenia silnika oraz negatywnego wpływu na zużycie paliwa i emisję spalin.

Problem niewłaściwego doboru, nieprawidłowych specyfikacji i niewłaściwego składu olejów hydraulicznych, do przekładni hydraulicznych oraz przekładniowych dotyczy wszystkich rodzajów przekładni i elementów układu napędowego i prowadzi do niewyobrażalnych uszkodzeń współpracujących z nimi elementów układu napędowego oraz silników, co ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, zdrowie, życie i środowisko naturalne.





Powyższe zdjęcia przedstawiają nowy model Iveco Daily 2.3 MJ, który od momentu zakupu przejechał już kilka tysięcy kilometrów; przedstawiają one śruby spustowe oleju w skrzyni biegów i tylnej osi – stan oleju jest krytyczny, a ponadto na nakrętkach spustowych widoczna jest znaczna ilość opadu metalowego, w tym cząstki o znacznych rozmiarach – producent i importer nie przewidują kontroli, czyszczenia ani wymiany oleju przez długi okres czasu i przy dużym przebiegu

Na zakończenie podawania kilku w/w przypadków z życia wziętych, pojazd wypożyczony przez kierującą z niemieckiej wypożyczalni samochodów (pojazd zarejestrowany w Niemczech) celem transportu mebli – Opel Movano VIN: VN1U9CDK640842456, który to pojazd posiadał ważny przegląd wykonany w niemieckim systemie kontroli pojazdów. Kierująca podczas jazdy miała problemy z pojazdem, potężne zużycie paliwa, pogorszona sprawność, na trasie problem z mocą silnika itp.





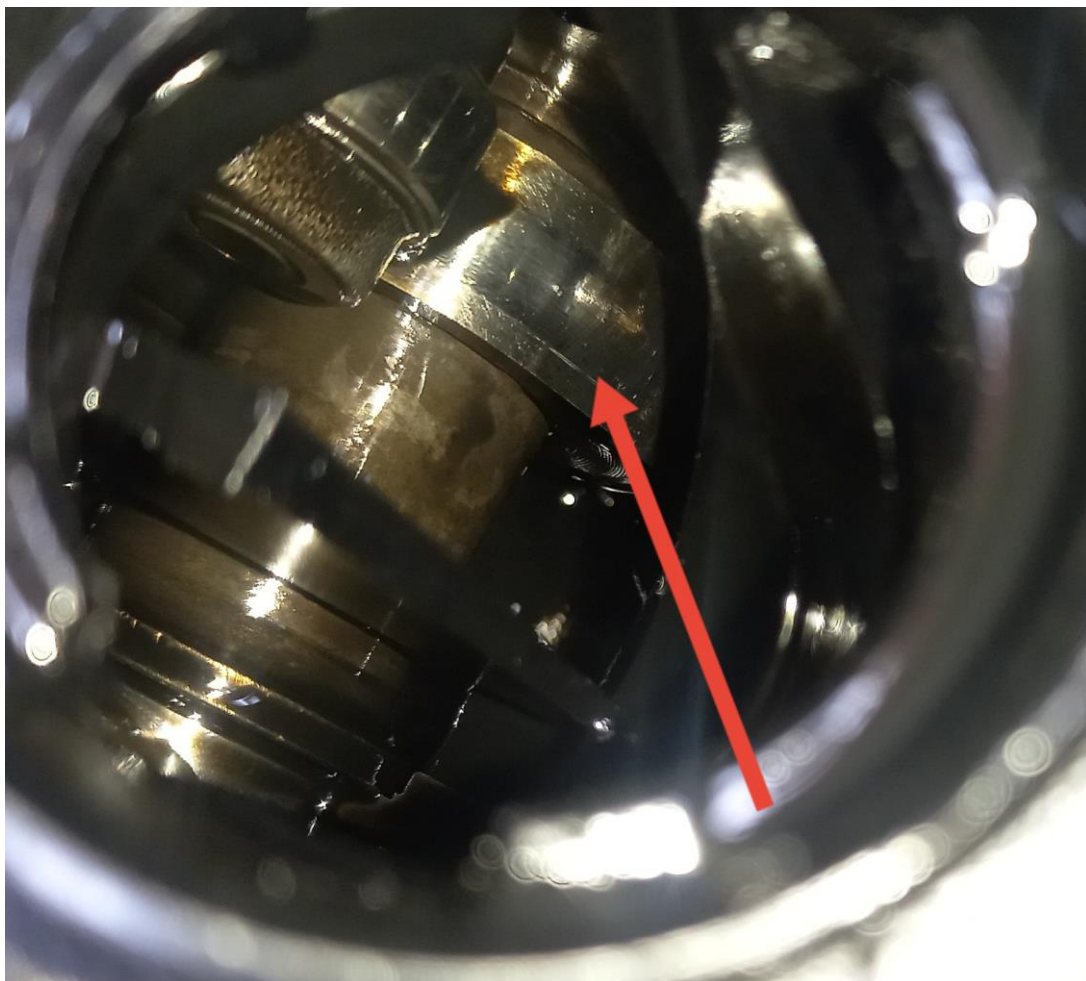
Korzystając z okazji podjechała do naszej firmy z prośbą o sprawdzenie a weryfikacja wykazała że:

- w pojeździe został wyłączony filtr cząstek stałych i występują poważne problemy z EGR
- stan filtra powietrza krytyczny, nie wymieniany od bardzo długiego czasu (w tym zanieczyszczenia przedostawały się w stronę turbosprężarki)
- poziom oleju zbyt niski a wstępna weryfikacja wykazała stan krytyczny (metoda własna)
- bardzo głośna praca silnika i widoczne nadmierne zużycie np.: w okolicy krzywki wałka rozrządu
- sporo sadzy w końcowej części układu wydechowego
- opony w stanie ostrzegawczym a nawet krytycznym

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

- pojazd nie był należycie dostosowany do eksploatacji w warunkach np.: autostradowych poprzez brak owiewki dla podwyższonej, osłoniętej plandeką w części ładunkowej, powodując przez potężne opory powietrza skrajnie nadmierne obciążanie silnika, stwarzanie dla niego zagrożenia, nadmierne zużycie paliwa i spotęgowaną szkodliwość dla środowiska





Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

10:25

74%

Diagnostyczny Kod Usterki

RENAULT V43.76 > Automatically Search > MASTER PH 3 > Szybki test

12,73V

INJECTION	7 ^	Enter
DF025 PREHEATING UNIT DIAGNOSTIC CONNECTION,Faulty preheater plug(s) or preheating unit return line to computer in open circuit. aktywny		
DF228 Brake information,coherence with redundant brakes pamięć		
DF055 turbocharging pressure regulation circuit,turbocharging pressure is too low pamięć		
DF953 NO PARTICLE FILTER,Values outside limits. pamięć		
DF102 ENGINE OIL DILUTION aktywny		
DF055 turbocharging pressure regulation circuit,turbocharging pressure is too high pamięć		
DF647 EXHAUST GAS RECIRCULATION VALVE POSITION CONTROL,EGR 1 offset inconsistency. pamięć		
A.B.S	Normalny	Enter
UCH	Normalny	Enter
AIRBAG/PREENSIONERS	Normalny	Enter

Tłumaczenie

Raport

Pomoc

Compare Re

Clear DTCs

Rescanning

III

O

<



Termin der nächsten HU
HU 81244
im Sept 2022
UB 16262241088

Termin der nächsten HU
HU 82264
im Sept 2022
UB 16262241088

Termin der nächsten HU
HU 82264
im Sept 2022
UB 16262241088

Nur für Internetbasierte Zulassungsverfahren freilegen.
Dokument nur unbeschädigt gültig

R09MU3G9

Main-Kinzig-Kreis
Der Landrat
Zulassungsbehörde (66435)
I. A.

Unterschrift

Zur Beachtung!

Die Angaben müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Änderungen sind der zuständigen Zulassungsbehörde nach Maßgabe der für die Fahrzeugzulassung geltenden Rechtsvorschriften anzuzeigen.

Bei Veräußerung des Fahrzeugs sind dem Erwerber gegen Empfangsbescheinigung die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II auszuhändigen. Die Empfangsbescheinigung muss den Namen und die Anschrift des Erwerbers vollständig enthalten und ist vom Veräußerer unverzüglich der Zulassungsbehörde vorzulegen.

Unterlassung der vorgeschriebenen Meldepflichten (Abmeldung, Umschreibung bei Erwerb oder Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk, Meldung anderer Veränderungen) kann durch Geldbußen geahndet werden.

Definition der Felder:

Feld	Bezeichnung
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs
D.1	Marke
D.2	Typ/Variante/Version
D.3	Handelsbezeichnung(en)
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
F.1	Technisch zulässige Gesamtmasse in kg
F.2	im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg
G	Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)
H	Gültigkeitsdauer
I	Datum dieser Zulassung
J	Fahrzeugklasse
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE
L	Anzahl der Achsen
O.1	Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg
P.1	Hubraum in cm ³
P.2/P.4	Nennleistung in kW/ Nenndrehzahl bei min ⁻¹
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle
Q	Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Kraftträdern)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrersitz
S.2	Stehplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Standgeräusch in dB (A)
U.2	Drehzahl in min ⁻¹ zu U.1
U.3	Fahrgeräusch in dB (A)
V.7	CO ₂ (in g/km) kombinierter Wert
V.9	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung
(2.1)	Code zu (2)
(2.2)	Code zu D.2 mit Prüfziffer
(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(4)	Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus

a ten pojazd posiadał pozytywne dopuszczenie do poruszania się po drogach publicznych – pozytywny wynik ze stacji kontroli pojazdów, co jak stanowią w/w fakty i materiał zdjęciowy nie miało prawa mieć miejsca.

W ramach prowadzonych testów, działań i wykonanie weryfikacji pojazdów poruszających po np.: drogach w Niemczech, wystarczy zobaczyć na ich końcowe części układów wydechowych, to jakie zadymienie wydostaje się z wydechu a czasami nawet jak mają okopcone zderzaki tylne to widać, że rzekomo mocno restrykcyjny na tle innych państw w Europie system kontrolny HU/AU, zaawansowane od lat przepisy i wymogi, rzekomo mające zapobiegać aby żaden samochód z wadami zagrażającymi w ruchu drogowym i środowisku nie mógł poruszać się na niemieckich drogach publicznych, jak wiemy pojazdu jeżdżą też do innych krajów (czy są do nich sprzedawane) jest w dużej mierze sloganem marketingowym, bo rzeczywistość jest całkowicie inna, począwszy od tych nowych produkowanych np.: w Niemczech po te używane.

Najnowsze Audi RS7 4.0 TFSI Performance z przebiegiem nieco ponad 4000 km: Pomijając olej silnikowy, którego stan jest krytyczny (poniżej przedstawiono wyniki badania przeprowadzonego po przejechaniu ok. 3000 km) – mimo że zgodnie z normą 511.00 olej został już zmieniony na 0W40,

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)



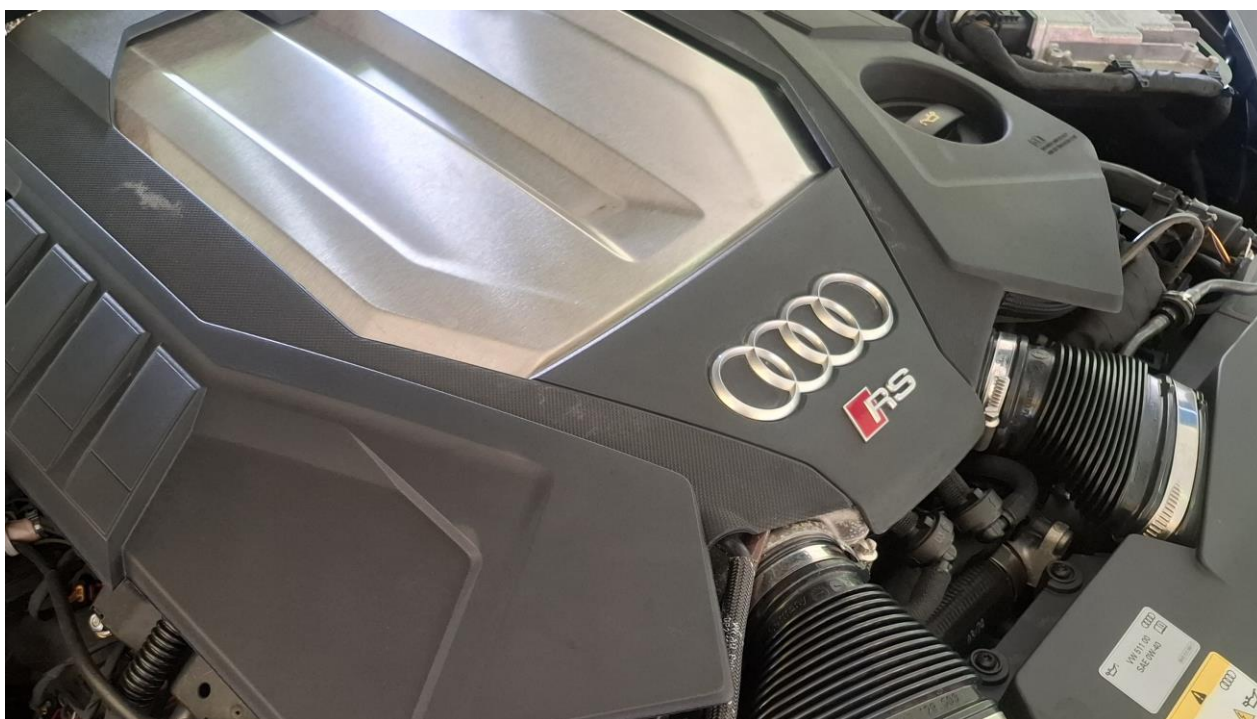
Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: P-401-2	P-401-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	72,99	38,30	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	14,01	8,992	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	200	227	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	6,62	4,82	

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,29	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	5,08	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,45	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	1278	404	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,77	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,28	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,12	
Krzem	ppm	ASTM D5185	5	32	
Sód	ppm	ASTM D5185	45	66	
Potas	ppm	ASTM D5185	21	39	
Metale ścierne					
Cyna	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Antymon	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Ołów	ppm	ASTM D5185	1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	8	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	4	431	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	5	33	
Tytan	ppm	ASTM D5185	2	1	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	5	13	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	3458	3043	
Molibden	ppm	ASTM D5185	121	161	

Cynk	ppm	ASTM D5185	1883	1706	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	1364	1365	
Bor	ppm	ASTM D5185	468	310	
Magnez	ppm	ASTM D5185	28	85	
Wapń	ppm	ASTM D5185	3058	2642	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

oleje w układzie napędowym znajdują się w stanie ostrzegawczym lub krytycznym – producent nie przewiduje ich wymiany, nie mówiąc już o filtrze powietrza – stan krytyczny, co sugeruje, że aby spełniał swoją funkcję, należałoby go wymieniać mniej więcej co 2 000 km – producent przewiduje znacznie dłuższy okres między wymianami





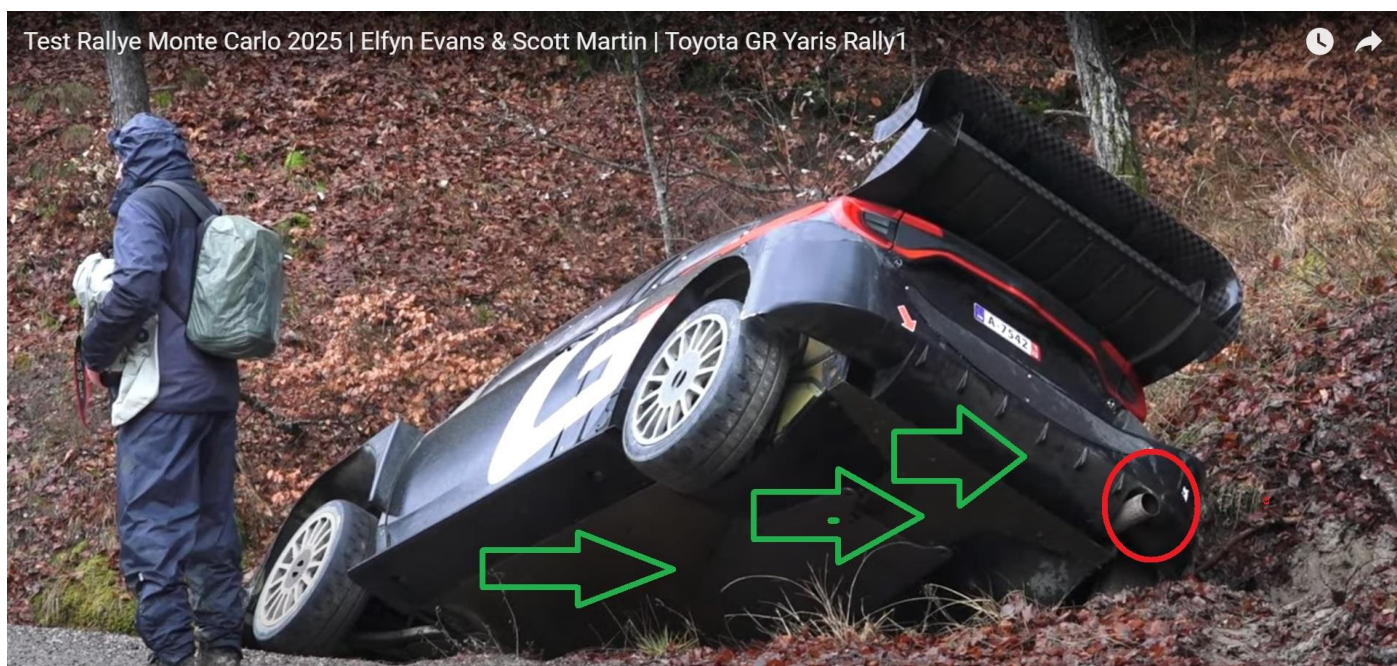
W celu wyczyszczenia silnika konieczne było przeprowadzenie profesjonalnego, statyczno-dynamicznego płukania silnika zgodnie z metodą MyNano, a także zastosowanie specjalnej, indywidualnie dobranej mieszanki olejowej, ponieważ żaden dostępny w handlu olej uniwersalny nie jest w stanie sprostać rzeczywistym wymaganiom tego silnika – tym bardziej, gdy wykorzystuje się jego pełną moc.

Przy tym wszystkim dodatkowej, wnikliwej uwagi a od lat całkowite nie przestrzegając zasad zdrowego podejścia do środowiska, bezpieczeństwa dla zdrowia, życia, także jeśli ma to miejsce w ruchu drogowym, to bezpieczeństwa w tym zakresie wymaga Motorsport, rajdy i wyścigi.

Ten świat jak i organizacje takie jak międzynarodowa federacja samochodowa FIA, Niemieckie ADAC, w Polsce PZM i inne w innych krajach najwyraźniej usurpują sobie prawa do wyższości nad prawem, nad innymi dyscyplinami sportowymi, bo jawnie dopuszczają swoimi regulaminami, pseudo homologacjami, wytycznymi niczym niedozwolony doping czyli stosowanie niedozwolonych czy nieskutecznych rozwiązań technicznych, brak skutecznych układów katalitycznych, emisyjnych, brak należytych strategii bezpieczeństwa dla jednostek napędowych, brak kontroli nad ilością zużycia paliwa, brak kontroli nad trwałością i zużyciem, wymianą podzespołów, elementów z wyłączeniem np. F1 czy innych gdzie takie kontrole wprowadzono.

To przeczy nie tylko misji tych organizacji to w historii poczyniło niewyobrażalne szkody dla mienia, zdrowia, życia i środowiska, nie tylko przez niepotrzebne a do uniknięcia podczas sportowej rywalizacji wypadki spowodowane powyższym, to przez astronomicznie niepotrzebne w nadmiarze spalanie paliw, w tym wykorzystywania ich do chłodzenia komór spalania, przez konieczność utylizacji często wymienianych, zażywanych części – co bez problemu można było uniknąć lub istotnie zmniejszyć, konieczność wyprodukowania kosztownych i obciążających finanse korzystających jak

środowisko nowych części czy całych podzespołów, co również można było istotnie zmniejszyć, nie mówiąc już o często nie przestrzeganych normach hałasu czy wydobywania się np.: trującego tlenku węgla z wydechu przy obecności załóg, serwisantów, inżynierów, kibiców czy innych biernych lub czynnych użytkowników takich imprez a w konsekwencji o zatruciu gleb, wód już nie mówiąc- - to mimo wysłania pism do FIA, ADAC, PZM i Komisji Europejskiej – nic z tym nie zrobiono.

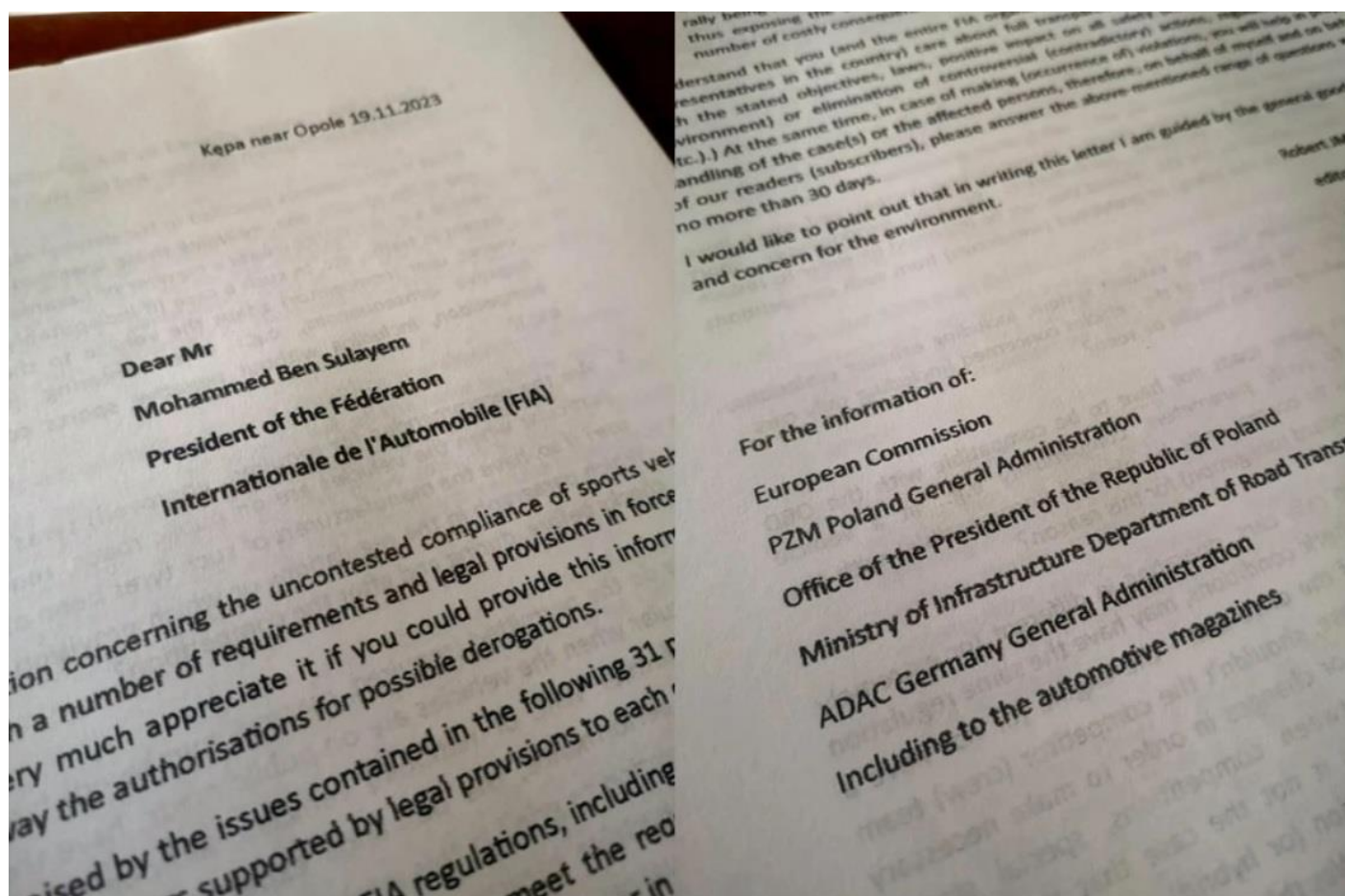


Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Powyższe zdjęcie to zrzut ekranu z filmu opublikowanego na kanale YouTube; tytuł filmu widoczny jest na zdjęciu.

Nie mówiąc już o kwestiach produkcji i sprzedaży nowych samochodów wyczynowych przez światowe marki, sprzedaży ich za potężne pieniądze a defacto w wielu przypadkach np.: pojazdów rajdowych, nie spełniają one fundamentalnych wymogów od nowości, posiadając szereg wad ukrytych technicznych i prawnych pod osłonką np.: homologacji FIA – jak dla mnie osobiście, jako wieloletniego zawodnika, technika z szeregiem sukcesów – organizacji wypełniającej znamiona zorganizowanej grupy przestępczej osiągającej szereg korzyści w tym materialnych z działalności defacto przeciwko bezpieczeństwu mienia, dobrom osobistym mnóstwa ludzi, przeciwko bezpieczeństwu dla zdrowia i życia i środowisku.

Mimo przesłanych istotnych pism – nie odpowiedziano a proceder nadal ma miejsce



Pomimo przesłanych pism w tej sprawie – nie otrzymano odpowiedzi, a praktyki te nadal mają miejsce.

Link do wersji polskiej

https://44tuning.pl/images/artykuly-prasa/pismo_fia_4_pl_19_11_2023.pdf

Poza tym, potężnie w całe, rynkowe przestępstwo zamieszane są firmy ubezpieczeniowe, dokonując począwszy od ubezpieczania pojazdów niespełniających wymogów, obejmując je ochroną z tytułu Assistance, gwarancji na pojazd bez pełnego technicznie sprawdzenia stanu, nadmiernego zużycia, wad ukrytych, technicznych i prawnych, przez stosowanie praktyk skrajnie niebezpiecznych czyli rekomendowanie lub wymaganie zastosowania dodatków do olejów, płynów np.: ja te stosowane przez firmę GGG Garantie, nie tylko niespełniające wymogów o substancjach chemicznych, bez faktycznego zbadania przyczynowo skutkowego olejów przed ich zastosowaniem (nie mylić z samym badaniem olejów w formie laboratoryjnej wg światowych norm, co jest nieskuteczne), to ze składem z tym przebadanych opakowań negatywnie wpływających na zbadane z nimi oleje.



Jednocześnie pozwala na szereg nadużyć, w tym sędowienia kosztów np.: naprawa, holowania, pomocy drogowej itp. na firmy ubezpieczeniowe a te, w drodze rachunki ekonomicznego podwyższają stawki, co wpływa na dyskryminowanie osób, firm, które należycie dbają o stan techniczny, spełnianie wymogów lecz i tak są poszkodowane koniecznością opłacania wyższych stawek.

Tym samym jest to działanie sprzeczne z przepisami o przeciwdziałaniu nieuczciwej konkurencji, nieuczciwym praktykom rynkowym w stosunku np.: do działalności należycie funkcjonujący firm, warsztatów czy mojej spółki, jednocześnie drenując kieszenie użytkowników, mienie, stwarzając dodatkowe zagrożenia w ruchu drogowym i niszcząc środowisko.

Tego jest znacznie więcej, gdyż m.in. jest mnóstwo naruszeń i działań wypełniających przestępstwa zawodowe jak:

- sprowadzanie samochodów np.: z USA, Kanady, Korei, Japonii itp. nie posiadających homologacji europejskiej, w tym wymaganego wyposażenia, układów katalitycznych czy odpowiedniej regulacji, dostosowania do warunków
- produkcja, sprzedaż, montaż instalacji LPG czy sprzedaż nowych pojazdów z tak zwanymi fabrycznymi instalacjami LPG lecz te samochody nie tylko nie są skutecznie przygotowane do działania BiFuel, nie mają skutecznie zmniejszonych, negatywnych zjawisk co bardziej nasila się przy zastosowaniu LPG, nie zastosowano w nich olejów spełniających ich faktyczne potrzeby, to jednostki sterujące potrafią utracić istotną kontrolę np.: nad wydatkiem paliwa,
- części zamiennych o niepoprawnej jakości, konstrukcji, wpływających na zagrożenia, spadek trwałości, sprawności, niszczenie mienia, po stwarzanie zagrożeń dla mienia, zdrowia, życia i środowiska jak np.: odkształcające się filtry powietrza, oleju, nieskuteczne katalizatory, szybko zużywające się elementy zamienne itp.
- sprowadzanie samochodów z Chin, które defacto nie są przygotowane do europejskich warunków paliwowych, posiadają mocno nasilone, negatywne zjawiska, nie posiadają wymaganego wyposażenia określonego w wymogach homologacyjnych, w tym potrafią dysponować niebezpiecznymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi jak np.: w marce Forthing model U-tour filtr par paliwa umieszczony pod pojazdem bez osłony,

rzekomo zgodny z wymogami rynek tuningu, części czy rozwiązań tuningowych posiadających certyfikat, atest TUV a w rzeczywistości nie spełniających wymogów bezpieczeństwa, potrzeb pojazdów, maszyn wpływających na spadek sprawności, trwałości, niszczenia mienia, degradowania olejów, pogarszanie emisji spalin a tym samym szereg zagrożeń w ruchu drogowym, dla zdrowia, życia i środowiska.

Tych przypadków mógłbym mnożyć i mnożyć, jednak w tym miejscu chcę już postawić kreskę i chcę stanowczo zaznaczyć, że zakres przyczynowo skutkowy stanowi, w każdym z powyższych przypadków o istotnej Państwa odpowiedzialności, w tym za każdą inną podobną sprawę, pojazd, maszynę (w tym co do przedmiotowego, zgłoszonego do Państwa Porsche Cayenne S zakupionego w Porsche Zentrum Dortmund) gdyż jeśli należycie wykonywane były kontrole rynkowe pojazdów, maszyn itp. produkowanych, sprzedawanych przez danych producentów (ich przedstawicieli, w tym np. na portalu www.mobile.de) w Niemczech, należyte kontrole na stacjach przeglądów pojazdów (HU) i pomiarów spalin (AU) tym bardziej należyta kontrola danych otrzymywanych ze stacji kontroli pojazdów, kontrole u samych przedstawicieli producentów (w autoryzowanych stacjach obsługi pojazdów czy w sieciach serwisowych) to np.: ten poszkodowany z samochodem Porsche Cayenne S albo nie kupiłby takiego samochodu, bo zostałby wcześniej wycofany z ruchu (w tym ze sprzedaży) lub w drodze efektów należytych kontroli rynkowych, nakazów do wykonania skutecznych usprawnień, kampanii naprawczych itp. ten pojazd (i miliony innych) miałby skuteczne rozwiązania techniczne, był wolny od wad technicznych i prawnych, w należyтым stanie technicznym i w tym momencie nie byłoby problematycznej sprawy, nie byłoby poszkodowanego, po konieczności powstania m.in. niniejszego wezwania włącznie i milionów innych użytkowników, czy zdają sobie z tego sprawę czy nie, poszkodowanych włącznie.

Jednocześnie od lat takie działanie wspiera zjawisko przestępczości zawodowej w tej branży, które przy sprzedaży samochodów ma wsparcie m.in. poprzez portal www/mobile.de który nawet nie reaguje na zgłoszenia naruszeń przez sprzedawców samochodów a ostaną weryfikacja przy poszukiwaniu przez klienta, z moją pomocą zakupu samochodu Mitsubishi Outlander 2.0 benzyna potwierdziła, że statystycznie do 90% sprzedawców, choć oferuje samochody jako rzekomo sprawne, rzekomo nie posiadające wad ukrytych, rzekomo nie posiadające nadmiernego zużycia, nie posiada wszystkich danych o historii serwisowej, to nie chce umożliwić pełnego technicznie, niezależnego sprawdzenia pojazdu przed zakupem a otrzymujący wezwania do zaprzestania naruszeń, zaprzestania prowadzenia działalności przestępczej nadal ją w taki sposób prowadzą. Mimo ostatniego zgłoszenia takiego przypadku do Państwa organu u na Policję nie otrzymaliśmy potwierdzenia o wszczęciu śledztwa a od Państwa otrzymaliśmy taką odpowiedź, co dobitnie potwierdza niewiarygodną wręcz bierność organów i tym samym wspieranie, rozwiniętej na szeroką skalę przestępczości zawodowej w tej branży.

To do Państwa organu spływają dane ze stacji przeglądów pojazdów i pomiarów spalin, to Państwa organ jest odpowiedzialny za kontrolę rynku a takie jak miliony innych pojazdów mających od nowości negatywne zjawiska, ukryte wady konstrukcyjne zagrażające bezpieczeństwu dla użytkowników, w ruchu drogowym i dla środowiska nie tylko bez problemu przechodzą przeglądy, pomiary spalin, to Państwo nie podejmują należytego działania na zgłoszenia, co powinno się wiązać z surowym z pociągnięciem do surowej odpowiedzialności wszystkich zamieszanych i odpowiedzialnych za ten powszechny proceder.

17:25

VoLTE 5G 52%



Hol dir die App

Nutze mobile.de schnell
und einfach

Zur App

mobile.de



Mitsubishi Outlander

Spirit 2WD



16.400 € **Sehr guter Preis**

13.782 € (Netto), 19% MwSt.

ab **173 €** mtl.

[Finanzierung berechnen](#)

Anbieter kontaktieren



m.mobile.de/fahrzeug



45



 Kilometerstand
66.531 km

 Leistung
110 kW (150 PS)

 Kraftstoffart
Benzin

 Getriebe
Automatik

 Erstzulassung
03/2020

 Fahrzeughalter
2

AUTO - KLEINERT Inh. Silvio Kleinert

 ★★★★★ (51)

[Über diesen Händler](#)

Technische Daten

Fahrzeugzustand

Gebrauchtfahrzeug

Kategorie

SUV/Geländewagen/Pickup

Baureihe

CW0

Ausstattungslineie

Spirit

Fahrzeugnummer

05416

Kilometerstand

66.531 km



16.400 €

13.782 € Netto, 19% MwSt.



**Rata już od 1948 zł netto/
m-c**

 Audi Polska

Open





FW: Meldung eines Hinweisgebers – betrifft Verstöße in Form von Handlungen, die den Tatbestand des Geschäftsbetrugs durch eine...

Wiadomość

Screenshot_20260610_182240_WhatsAppBusiness_podpis.jpg (535 KB)
 Screenshot_20260610_172553_Chrome.jpg (493 KB)
 Screenshot_20260610_172607_Chrome.jpg (468 KB)
 Screenshot_20260610_172731_Chrome.jpg (521 KB)

Screenshot_20260610_172532_Chrome.jpg (765 KB)
 Screenshot_20260610_172600_Chrome.jpg (465 KB)
 Screenshot_20260610_172613_Chrome.jpg (381 KB)

Dear Mercedes, June 22, 2026 09:14 AM

To: 'poststelle.pd-dresden@polizei.sachsen.de' <poststelle.pd-dresden@polizei.sachsen.de>

Subject: Meldung eines Hinweisgebers – betrifft Verstöße in Form von Handlungen, die den Tatbestand des Geschäftsbetrugs durch einen Fahrzeugverkäufer über das Portal www.mobile.de erfüllen

Hallo,

Sie machen von den Rechten Gebrauch, die mir als Unternehmer das Gesetz zum Schutz von Hinweisgebern gewährt, Ich melde diesen Vorfall.

Anzeige: https://m.mobile.de/fahrzeuge/details.html?id=457440703&utm_campaign=socialbuttons&utm_source=whatsapp&utm_content=web_mweb_vip&utm_medium=social

[id=457440703&utm_campaign=socialbuttons&utm_source=whatsapp&utm_content=web_mweb_vip&utm_medium=social](https://m.mobile.de/fahrzeuge/details.html?id=457440703&utm_campaign=socialbuttons&utm_source=whatsapp&utm_content=web_mweb_vip&utm_medium=social)

Verhält sich dieser Autohändler auf mobile.de nicht wie ein professioneller Krimineller? Warum rate ich vom Kauf dieses Mitsubishi Outlander 2.0 Benziners mit CVT-Getriebe ab? Was ist passiert? Was will der Verkäufer verbergen?

Herr Aleksander aus Polen hat sich bei uns gemeldet. Nachdem er sich mit einer Reihe unserer Materialien und Gesprächen vertraut gemacht hatte, bat er uns um Hilfe bei der Überprüfung eines Autos vor dem Kauf.

Nadal nie otrzymałem żadnej odpowiedzi od Policji, a od Państwa urzędu otrzymałem następującą odpowiedź

Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg



E-Mail

robert@halicki@44tuning.pl



Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

/

Bei Antwort bitte angeben:

512N-120.01/001#161

Ansprechpartner(in):

Telefon: +49 461 316-2497

Telefax: +49 461 316-2331

E-Mail:

Datum: 22.06.2026

Halicki - Geschäftsbetrugs durch Fahrzeugverkäufer auf mobile.de

Sehr geehrter Herr Halicki,

Ihr Anschreiben wurde an den Grundsatzbereich der Marktüberwachung des Kraftfahrt-Bundesamtes weitergeleitet.

Zu Ihrer Meldung an das Kraftfahrt-Bundesamt möchte ich Ihnen folgendes mitteilen:

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist unter anderem die zuständige Marktüberwachungsbehörde für in Serie hergestellte Fahrzeuge, welche unter die Verordnungen (EU) 2018/858, 168/2013 und 167/2013 fallen und dem KBA die rechtlichen Grundlagen geben, bei Auftreten von ernststen Gefahren gegenüber den Marktteilnehmern tätig werden zu dürfen.

Der von Ihnen geschilderte Sachverhalt – vermuteter Geschäftsbetrugs durch einen

Fahrzeugverkäufer – fällt nicht in die Zuständigkeit der Marktüberwachung des KBA.

Da es sich bei Ihrer Meldung um einen Sachverhalt mit einem KFZ-Betrieb handelt, würde ich

Ihnen vorschlagen, dass Sie sich an den „Bundesverband Freier KFZ-Händler“

(<https://www.bvfk.de/>) wenden.

Unter <https://www.bvfk.de/verbraucher/unserioese-angebote-melden/> können zum Beispiel

Mängel an Fahrzeugen und Angeboten oder vermutlich unseriöse Praktiken gemeldet werden.

Für Betrug im Kfz-Gewerbe (z. B. Tachomanipulation) sind je nach Sachverhalt verschiedene

Behörden zuständig. Bei Straftaten führt immer die Polizei in Verbindung mit der

Staatsanwaltschaft die Ermittlungen.

Ihrer Meldung ist zu entnehmen, dass Sie am 11. Juni die Polizeidirektion Dresden über den

Sachverhalt informiert haben.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und ist auch ohne Unterschrift gültig.

Dienststr:
Fördestraße 16
24944 Flensburg

Telefon: +49 461 316-2
Telefax: +49 461 316-1650

E-Mail: kba@kba.de
Internet: www.kba.de

Kontoinhaber: Bundeskasse
Konto: Deutsche Bundesbank, Filiale Hamburg
IBAN: DE 18 2000 0000 0020 0010 66
BIC: MARKDEF1200

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

[← Zurück zu den Suchergebnissen](#)



AUTOMOBILZENTRUM HALL

Mitsubishi Outlander
 1.HAND Auto.M 360°CAM T.LEDER SH...
15.499 € ★★★★ Sehr guter Preis ⓘ
 ab 164 € mtl. ⓘ
[Finanzierung berechnen](#)

Automobilzentrum Hall ★★★★★
 DE-73430 Aalen
 Tel.: +49 (0) [Einblenden](#)

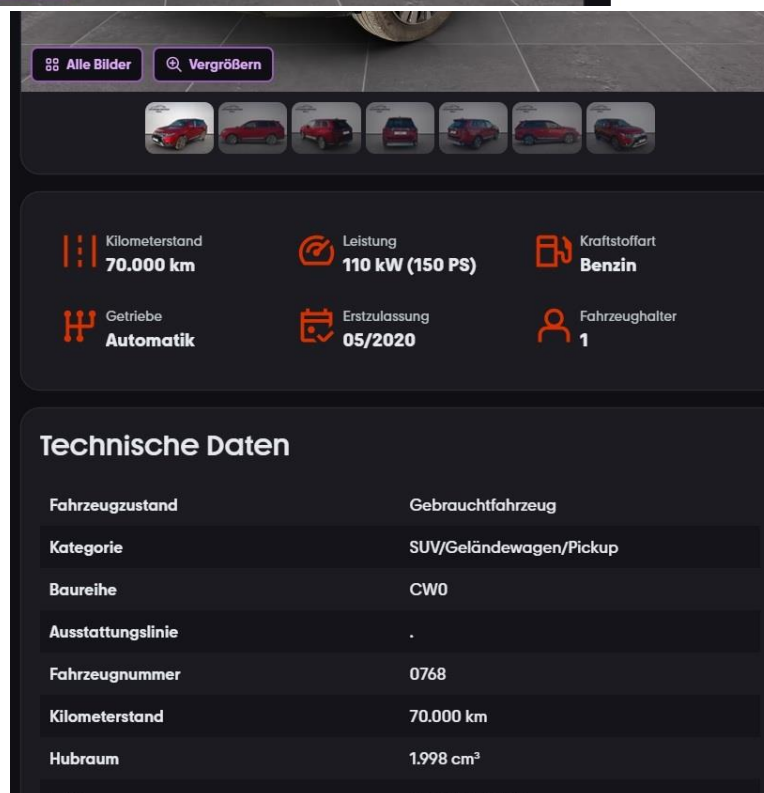
[✉ E-Mail schreiben](#)

[♥ Geparkt](#) [↪ Teilen](#)

Anzeige

Alle Bilder

Vergrößern



Ausstattung

Abgedunkelte Scheiben	✓	ABS	✓
Abstandswarner	✓	Ambiente-Beleuchtung	✓
Armlehne	✓	Beheizbares Lenkrad	✓
Berganfahrassistent	✓	Bluetooth	✓
Bordcomputer	✓	CD-Spieler	✓
Dachreling	✓	Elektr. Fensterheber	✓
Elektr. Seitenspiegel	✓	Elektr. Seitenspiegel anklappbar	✓
Elektr. Sitzeinstellung	✓	Elektr. Wegfahrsperr	✓
ESP	✓	Freisprecheinrichtung	✓
Frontantrieb	✓	Gepäckraumabtrennung	✓
Innenspiegel autom. abblendend	✓	Isofix	✓
Lederlenkrad	✓	LED-Scheinwerfer	✓
LED-Tagfahrlicht	✓	Leichtmetallfelgen	✓
Lichtsens	✓	Lordosenstütze	✓
Multifunktionslenkrad	✓	Navigationssystem	✓
Nebelscheinwerfer	✓	Nichtraucher-Fahrzeug	✓
Notbremsassistent	✓	Regensensor	✓
Schaltwippen	✓	Scheckheftgepflegt	✓


Numer VIN pojazdu

[Więcej informacji](#)

Fahrzeugbeschreibung laut Anbieter

Weitere Ausstattung:
3.Sitzreihe vollständig versenkbar (HIDE & SEAT), 6 Lautsprecher, Airbag Beifahrerseite, Airbag Beifahrerseite abschaltbar, Airbag Fahrerseite, Audiobedienung am Lenkrad, Außenspiegel anklappbar, Außenspiegel elektr. verstell- und heizbar, Außenspiegel Wagenfarbe, Bi-LED-Scheinwerfer, Blinkleuchte in Außenspiegel integriert, Bluetooth-/Audio-Schnittstelle, Coming-Home-Lichtfunktion, Dachreling, Dachspoiler mit 3. Bremsleuchte, Drehzahlmesser, Einschaltautomatik für Fahrlicht, Elektron. Stabilitäts- und Traktionskontrolle (MASC + MATC), Fahrassistenten-System: Berganfahrhilfe, Fahrassistenten-System: Notbrems-Assistent, Fahrassistenten-System: Warnsystem Totwinkel (Blind Spot Warning, BSW), Fensterheber elektrisch vorn + hinten, Freisprecheinrichtung Bluetooth, Getriebe Automatik stufenlos - CVT, Gurtstraffer vorn, Heckklappenöffnung elektrisch, Infotainment-System: Mitsubishi Remote Services, Innen-/Außentemperaturanzeige, Isofix-Aufnahmen für Kindersitz, Karosserie: 5-türig, Kindersicherung, Klimaautomatik 2-Zonen, Knieairbag, Kopf-Airbag-System hinten, Kopf-Airbag-System vorn, Kopfstützen verstellbar, Laderaumabdeckung, Lenksäule (Lenkrad) höhen-/längsverstellbar, Liegesitz-Funktion, Sitze vorn, LM-Felgen, Mittelkonsole mit Ablagefach, Modellpflege, Motor 2,0 Ltr. - 110 kW MIVEC KAT, Multifunktionsanzeige, Navigationssystem, Nebelscheinwerfer LED, Nebelschlussleuchte, Parkbremse elektrisch mit Auto-Hold-Funktion, Radioempfang digital (DAB), Radstand 2670 mm, Reifendruck-Kontrollsystem, Rückfahrkamera, Rücksitz geteilt / klappbar, Schadstoffarm nach Abgasnorm Euro 6d-TEMP, Seitenairbag vorn, Seitenaufprallschutz, Sicherheitsgurte höhenverstellbar, Sitz vorn links höhenverstellbar, Sitzausstattung: 5-Sitzer, Sitzbezug / Polsterung: Alcantara/Leder, Sitzheizung vorn, Start-Stop-Knopf, Start/Stop-Anlage (ASG), Tagfahrlicht LED, USB-/Audio-Schnittstelle, Verglasung hinten abgedunkelt, Wärmeschutzverglasung getönt, Zeituhr (digital), Sitzheizung vorn: Der Verkäufer übernimmt keine Haftung für Tipp- und Datenübermittlungsfehler. Aufgeführte Ausstattungen sind ggfs. gesondert zu prüfen. Alle Angaben in den Inseraten sind unverbindlich und ohne Gewähr.

Vielen Dank für Ihr Interesse an einem Fahrzeug aus unserem Bestand.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Nebelschlussleuchte, Parkbremse elektrisch mit Auto-Hold-Funktion, Radioempfang digital (DAB), Radstand 2670 mm, Reifendruck-Kontrollsystem, Rückfahrkamera, Rücksitz geteilt / klappbar, Schadstoffarm nach Abgasnorm Euro 6d-TEMP, Seitenairbag vorn, Seitenaufprallschutz, Sicherheitsgurte höhenverstellbar, Sitz vorn links höhenverstellbar, Sitzausstattung: 5-Sitzer, Sitzbezug / Polsterung: Alcantara/Leder, Sitzheizung vorn, Start-Stop-Knopf, Start/Stop-Anlage (ASG), Tagfahrlicht LED, USB-/Audio-Schnittstelle, Verglasung hinten abgedunkelt, Wärmeschutzverglasung getönt, Zeituhr (digital), Sitzheizung vorn: Der Verkäufer übernimmt keine Haftung für Tipp- und Datenübermittlungsfehler. Aufgeführte Ausstattungen sind ggfs. gesondert zu prüfen. Alle Angaben in den Inseraten sind unverbindlich und ohne Gewähr.

**Vielen Dank für Ihr Interesse an einem Fahrzeug aus unserem Bestand.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**

- Bitte vereinbaren Sie telefonisch zur Besichtigung einen Termin

**Automobilzentrum Hall
Gerberstr. 16
73430 Aalen**

**Tel.: 015157454640
E-Mail: info@automobilzentrum-hall.de**

[Weniger anzeigen](#)

Deine Anfrage zum Fahrzeug:

**Mitsubishi Outlander 1.HAND Auto.M 360°CAM
T.LEDER SHZ NAVI**

15.499 EUR

Inseratsnummer: [457739411](#)

Deine Anfrage zum Fahrzeug Mitsubishi Outlander 1.HAND Auto.M 360°CAM T.LEDER SHZ NAVI wurde per E-Mail an den Verkäufer weitergeleitet.

- Lackdicke
- Überprüfung der vorliegenden Unterlagen
- Zustand der Reifen, Räder usw.

Für die Entnahme von Öl proben und die Überprüfung des Fahrwerks ist die Bereitstellung einer Hebebühne oder einer Überfahrgrube erforderlich.

Mvg
Robert JM Halicki

Diese Leistungen hast du unverbindlich angefragt:



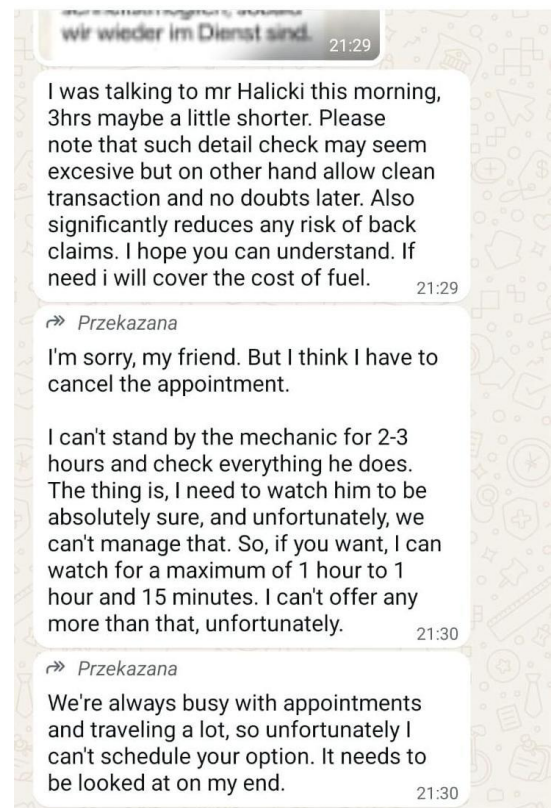
Vor-Ort-Termin

2026-06-24, 12:30 Uhr (Vorschlag)

Deine Nachricht an den Verkäufer:

Bezugnehmend auf unser Gespräch bezüglich der Überprüfung des Mitsubishi Outlander 2.0 Benziner 2WD mit CVT-Automatikgetriebe werden bei Ankunft vor Ort folgende Punkte überprüft:

- der allgemeine Zustand des Fahrzeugs
- die Überprüfung des Zustands in den Zylindern mittels Endoskop (nach dem Ausbauen der Zündkerzen)
- Überprüfung des Zustands im Luftansaugbereich usw.
- Entnahme von Öl proben zur Untersuchung, einschließlich eines ersten Tests vor Ort
- Überprüfung der Motorparameter im Betrieb und bei einer Probefahrt
- Zustand des Brems-, Fahrwerks- und Abgassystems
- Lackdicke



W ogłoszeniu brakowało wymaganych prawem informacji dotyczących nadmiernego zużycia i ukrytych wad; sprzedawca po rozmowie telefonicznej nie znał pełnej historii serwisowej i nie sprawdził w pełni stanu technicznego, charakteru oraz zakresu i skutków negatywnych zjawisk – takich jak np. obecność benzyny w oleju lub szybko powstające pionowe pęknięcia na bieżniach cylindrów – a także zużycia elementów układu zaworowego – nie miał o tym nawet wiedzy, mimo że pojazdy te od momentu wyjazdu z fabryki wykazują wady konstrukcyjne – zespołu napędowego, podzespołów pomocniczych i układu napędowego, w tym m.in. wady przekładni CVT, o której producent nie poinformował.

To zarazem dobitnie pokazuje, że osoby, firmy zajmujące się sprzedażą samochodów a nie mające należytej, podstawowej wiedzy czym jest samochód czyli niczym drogową bronią, nie mające fundamentalnej wiedzy o zjawiskach jakie tam występują, ich budowy, eksploatacji, wymogach technicznych, prawnych, skutecznej technologii sprawdzania, diagnozowania, serwisowania i napraw pojazdów celem zapewnienia im należytego, określonego wymogami stanu techniki, prawa bezpiecznego, sprawnego działania – nie powinny prowadzić tego typu działalności, wstrzymać jej prowadzenie do uzyskania odpowiedniej wiedzy, kompetencji i nie powinno się to wydarzać za bierną akceptacją np.: istotnych organów państwowych.

Jednocześnie małe dzieci idąc do szkoły, tak naprawdę często nie potrafiące czytać, pisać a często jeszcze nie potrafiące należycie składać zdań, po 8 latach nauki potrafią czytać, pisać, liczyć i znacznie więcej, bo nawet potrafią już pracować a rynek motoryzacyjny po 8 latach od wejścia rozporządzenia EU 2018/858 w wielu przypadkach „nawet nie umie czytać i liczyć” bo wielu nie zna choćby tego rozporządzenia, istotnych wymogów wynikających z innych przepisów, czym naprawdę jest samochód, pojazd, to jak należy od strony techniczno prawnej go obsługiwać, kontrolować, diagnozować, badać, naprawiać, serwisować, sprawdzać, je sprzedawać czy użytkować.

Dla dobitnego porównania sytuacji na rynku motoryzacyjnym, gdyby takie podejście, zarówno ze strony wykonawców, pracujących, stosowanych produktów, materiałów, organów, norm itp. miało miejsce w branży budowlanej, w tym brak skutecznego nadzoru i kontroli, to wszystko co powyżej 2 metrów zostało zbudowane runęłoby nam na ziemię czy na głowę. Jednak w branży budowlanej od lat jest inaczej, mamy skomplikowane drogi, wiadukty, mosty, budynki i tam to wygląda całkowicie inaczej. Nie wiem czy Państwo sobie zdają sprawę, że rzeczoznawstwo samochodowe jako swój fundament powstania miało wzorowanie się na rzeczoznawstwie budowlanym a jak widzimy po tych owocach stojących na parkingach, w salonach, w Autohausach czy jeżdżących po drogach wygląda to całkowicie inaczej, nie tylko jak nie powinno, to znacznie gorzej niż w branży budowlanej.

Podsumowując już ten zakres, gdyby na barce, statku np.: nie dokonano badania oleju pobranego z eksploatacji i nowego, to nie tylko osoby, firma zajmujące się, odpowiedzialne za należyte, bezpieczne funkcjonowanie np.: jednostki napędowej pociągnięte byłyby do odpowiedzialności cywilnej, finansowej a nawet karnej, to ubezpieczyciel w przypadku szkody miał 100% prawo odmówić odpowiedzialności za barkę, statek czy inne mienie z uwagi na niedopełnienie fundamentalnych wymogów a jak wiemy z życia, motoryzacja nawet przez samych ubezpieczycieli, choćby w tym fundamentalnym zakresie nie był tak poważnie traktowana.

Przez takie działanie poszkodowanymi są użytkownicy owoców tej branży lub z niej korzystający w tym:

- istotne służby użytkujące mające od nowości czy nieodpowiedni stan, niejednokrotnie zagrażający bezpieczeństwu jak np.: karetki pogotowienia, straż pożarna, policja – powodując zamiast ratowania zdrowia, życia i środowiska, dodatkowe stwarzanie zagrożeń
- Przedsiębiorcy, którzy z zaufania do organów, korzystając z takich pojazdów sami łamią prawo, ryzykując w przypadku wykrycia konsekwencjami mogącymi pozbawić ich część czy cały dorobek życia
- a nawet politycy czy prawnicy, którzy defacto mając na uwadze przepisy, kodeks etyki jako pierwsi powinni zweryfikować czy poruszanie się pojazdami nie będzie ich narażało na łamanie prawa, czy te pojazdy mogły być sprzedane, czy nie posiadają istotnych wad ukrytych, nie tylko technicznych lecz prawnych, lecz jak życie pokazuje to i Oni tego nie sprawdzają, sami uczestnicząc, czerpiąc korzyści osobiste, materialne z tego na potężną skalę powszechnego, rynkowego zjawiska przestępstwa zawodowego.

To jakie jest rozwiązanie zanim może ruszyć fala procesów czy zgłoszeń o popełnieniu przestępstw?

Rozwiązanie problemu jest w zasięgu ręki, do wprowadzenia w formie odpowiednio sprawdzonego procesu, poczynawszy od wdrożenia odpowiedniego, sprawdzonego i skutecznego zakresu informacyjnego dla samych użytkowników, przez system szkoleniowy, dostosowanie procedur, technologii kontrolnej, skutecznej obsługi i napraw pojazdów aby każdy mający kontakt z pojazdem, maszyną, tym bardziej wykonującym zadania służbowe, profesjonalne usługi, mógł w sposób należyty, pełny technicznie wykonywać swoje obowiązki.

Tak jak skuteczny Policjant aby znaleźć faktycznego sprawcę przestępstwa musi posiadać wiedzę, kompetencje, zrozumienie a nawet „szósty zmysł” lepszy niż przestępca, tak samo osoby z branży motoryzacyjnej, tym bardziej dokonujące kontroli i obsługi pojazdów winny posiadać wiedzę i zrozumienie co najmniej na poziomie producenta a jak pokazują powyższe fakty nawet znacznie większą.

Podsumowując, nadal mam nadzieję, że Państwu faktycznie zależy na ogólnospołecznym dobru, bezpieczeństwu dla mienia, w ruchu drogowym (i innym) dla zdrowia, życia czynnych i biernych użytkowników dróg, całej „motoryzacji” i naszego, wspólnego środowiska wnosząc o niezwłoczne, w terminie nieprzekraczalnym 30 dni:

- zajęcie się sprawą poszkodowanego z pojazdem marki Porsche Cayenne S VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082 jak i wyciągnięcie konsekwencji m.in. wobec Porsche Zentrum Dortmund, które ma wiedzę, dowody na prowadzenie działalności sprzecznie z prawem, kancelaria ich reprezentująca również lecz nadal prowadzona jest działalność sprzedaży pojazdów nowych, używanych i ich serwisowania, dokonywania napraw bez posiadania ku temu należytej wiedzy, kompetencji i technologii, działania sprzeczne m.in. z rozporządzeniem UE 2018/858 i innymi a do tego dopuszczono się w przypadku pojazdu Porsche Cayenne S VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082 sfalszowania historii serwisowej pojazdu celem ukrycia mających miejsce przed zakupem pojazdu istotnych napraw, zgłaszanych usterek w obrębie silnika a pojazd już od ponad 8 miesięcy stoi na placu w Porsche Zentrum Dortmund i nie tylko nie przyjęto zwrotu pojazdu wraz pokryciem kosztów, to nie robione było do tej pory nic zgodnego z wymogami etyki, techniki i prawa ze strony sprawców tego wydarzenia aby należycie, niezwłocznie załatwić tą sprawę poszkodowanego. Aktualnie poszkodowany uzyskał wsparcie Kancelarii z Niemiec, co z pewnością będzie miało na celu pociągnięcie do odpowiedzialności sprzedawcę tego pojazdu, jednak z uwagi na potężną rynkową skalę takiego procederu Państwa niezwłoczne działanie jest wymagane,
- podjęcie kontaktu ze mną w rozpoczęcie działań celem zorganizowania z moim udziałem, dla ułatwienia przy obecności np.: tłumacza przysięgłego, spotkania czy konferencji celem rozpoczęcia procesu należytego działania na każdym szczeblu, począwszy od organów kontrolnych, przez stacje kontroli pojazdów i firmy obejmujące je patronatem, rynek sprzedaży paliwa, olejów (itp.) po firmy zajmujące się sprzedażą, serwisowaniem, naprawą pojazdów, maszyn, sprzedaży części do nich, olejów i dodatków do nich, po rynek prawny włącznie,
- niezwłoczne poinformowanie innych organów, organizacji pozarządowych, w tym w interesie bezpieczeństwa publicznego wszystkich istotnych mediów aby obywatele niezwłocznie mogli dowiedzieć się o całym procederze i czym prędzej rozpocząć należyte dokonywanie weryfikacji stanu swoich pojazdów, maszyn w tym w zakresie istotnych wad ukrytych, technicznych i prawnych, nadmiernego zużycia, nieskutecznego wykonywania przeglądów serwisowych, technicznych, stosowanych i wymaganych od nich środków smarnych, paliw i zmniejszanie zagrożeń w ruchu drogowym, dla mienia, zdrowia, życia i środowiska.

Z poważaniem
Robert JM Halicki

Dla informacji:

- **Deutsche Umwelthilfe – DUH**
- **Komisja Europejska (Dyrekcja Generalna ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP)**
- **Federalne Ministerstwo Zdrowia, BMG**
- **Federalne Stowarzyszenie Niezależnych Sprzedawców Samochodów (BVfK)**
- **Media**
- **Opinia publiczna**
- **w razie potrzeby inne organy państwowe, w tym również w innych krajach itp.**